



TITLE:

満鉄の資金調達と資金投入 ― 「満州国」期を中心に―

AUTHOR(S):

安富, 歩

CITATION:

安富, 歩. 満鉄の資金調達と資金投入 ― 「満州国」期を中心に. 人文
學報 1995, 76: 155-228

ISSUE DATE:

1995-03

URL:

<https://doi.org/10.14989/48449>

RIGHT:

満鉄の資金調達と資金投入

—「満洲国」期を中心に—

安 富 歩*

- 1 はじめに
- 2 満洲国成立以前
- 3 満洲事変前後
- 4 経営回復とコンツェルン形成
- 5 鉄道会社への改組
- 6 日本の資本市場統制と満鉄
- 7 満洲国化
- 8 おわりに

附録：1945年1月の運賃引上改定について

1 はじめに

南満洲鉄道株式会社（以下 満鉄）は、日露戦争の結果獲得された長春以南の東清鉄道南部支線の経営のために設立された半官半民の株式会社である。それは単なる鉄道会社ではなく、鉄道附属地という名の植民地を統治・拡大する使命を負う植民地機関でもあった。

「満鉄王国」という異名の示す如く、満鉄は中国東北部における「国中国」を形成した。この「王国」は「点と線」で構成されていたに過ぎないが、広大な後背地に産する満洲大豆を世界経済と結合する役割を担い、満洲大豆が国際商品として成長するとともに発展していった。

「満鉄王国」は1931年の満洲事変の勃発により大きな転機を迎える。翌32年に「満洲国」（以下、「」を外して使用する。）という「面」の「王国」が「点と線」を包含するようにして成立したためである。満洲全体が日本の勢力下に取込まれたために、満鉄が植民地経営機関として存在する理由は失われてしまった。その代償として満鉄は満洲の全鉄道を経営する機関と

* 本稿作成に当り、社債市場に関して小林和子氏・松尾順介氏（日本証券経済研究所）、財務分析に関して田中真紀子氏（住友銀行事業調査部）、また満鉄関係の資料に関して井村哲郎氏（アジア経済研究所）の助言を頂いた。資料収集にあたっては日本銀行情報サービス局と早稲田大学社会科学研究所の協力を得た。本稿は財団法人日本証券奨学財団の平成4年度調査研究助成対象研究『『満洲国』の戦時インフレーション』の成果の一部である。

なり、関東軍の要請と満洲国経済開発の必要に従った新線の建設と改良・複線化を主要な任務とするようになった。こうしてほぼ純粹の鉄道会社へと変態してゆく。勿論このような変化には時間を要し、新たな体制が一応成立するのは附屬地の「返還」と満洲重工業開発（以下 満業）の設立が実行された1937年であった（原 [1976]）。

その前後に最大の収益源であった大豆の輸送量が低落し、かわりに軍需品や社用品など利の薄い貨物と旅客が増加する。この変化は満鉄の収益力を削減した。満洲国内の輸送需要は五箇年計画以降急増したが、輸送手段はそれに対応し得ず、さらに労働力の不足とその質的低下もあり、滞貨と事故が増加していった。太平洋戦争段階では船舶の不足を補う為の海運物資の「陸送転嫁輸送」強化のために、満鉄の鉄道体系は崩壊してゆく。最終段階では資金を満洲国に依存するようになり、また本社機能を新京に移している。この本格的な「満洲国化」によって満鉄は満洲国の鉄道省とでもいうべき存在へと転化したのである。

満鉄の政治的地位は満洲事変を境として大きく変化するものの、日本からの対満洲投資の最も主要なチャネルとしての役割は変わらず、資金的な側面から見れば、終始巨大な存在であり続けた。それは満洲において巨大であったばかりではなく、宗主国日本にとってもそうであった。満鉄は日本最大の株式会社のひとつであり、特に日本の資本市場にとって満鉄株あるいは満鉄社債は常に最も重要な銘柄のひとつであった。

本稿では満鉄の1906年から1945年に至る歴史のうち、主として満洲国時期の活動を、資金的側面から調査する。具体的にはこの時期にどのように資金を調達し投入したかを分析し、その活動が満洲国国内資金流動において、また日本の資本市場において占めた位置を明らかにする。

満鉄の資金的側面に関しては、志村 [1969]、金子 [1991]、高橋 [1986] の研究が存在する。志村 [1969] は1930年代を中心とした日本資本市場の分析の一環として言及し、金子 [1991] は日露戦争から満洲事変に至る日本の対満洲投資の最も重要なルートとして満鉄の資金的分析を行ない、高橋 [1986] は満洲事変以降の活動を鉄道事業を中心として資金面を含め広範かつ詳細に分析している。これら先行研究の間に位置付けるならば、本稿は、設立から満洲事変までの資金調達・資金投入を明らかにした金子の研究を受けて満洲事変から解体までについて同様の研究を行なうものであり、また30年代の日本の資本市場と満鉄の関係を取扱った志村の研究を、40年代にまで拡張するものであり、さらに鉄道会社としての満洲国期の活動を解明した高橋の研究を、資金的側面から補完するもの、ということになる。

同時に本稿は、満洲中央銀行（以下 満洲中銀）や満洲興業銀行（以下 満洲興銀）等の満洲国金融機関と満洲重工業開発株式会社に関する資金的分析を行なった安富 [1991]、[1993a] の続編を成す。これらと本稿を総合することで、満洲国の国内資金流動を再構成しうる（安富 [1993]）。

以下、まず第一節で満鉄設立後満洲事変までの動向を、第二節以降の記述に必要な限りで概

観し、第二節以降では、満洲事変前後の30年度～32年度を第一期、33年度～35年度を第二期、36年度～37年度を第三期、38年度～42年度を第四期、43年度～45年度を第五期とし、各々の時期にそれぞれ一節を割当てて時系列的に論じる。尚、満鉄の年度は日本の財政年度と同じく各年の4月1日から翌年の3月31日となっていることに注意されたい。

既に筆者は、安富 [1993] の補論『『満洲国』期における満鉄の資金的分析』を公表しているが、これは安富 [1993] 作成に必要な限りの資金的分析を行ったものである。本稿と上記補論が矛盾する場合は、本稿の内容が優先する。

2 満洲国成立以前

2. 1 設立過程

満鉄は株式会社形式で設立されたものの、児玉源太郎・後藤新平の当初の構想では「陽ニ鉄道経営ノ仮面ヲ装ヒ、陰ニ百般ノ施設ヲ実行スル」ために国家機構（満洲鉄道庁）による運営を想定していた。しかしこの国営案は対外的な配慮によって否定され、ロシアの会社組織による鉄道経営を継承せざるをえないとされた。このように便宜的に株式会社として設立された以上、金子の指摘するように「創立当初の満鉄は、『国家資本』としては国家が前面に出て、資本は背後に退いていたといえる」であろう。国家機構の強い監督を受け、その代償として民間株主への六分配当、社債元利金保証といった保護が与えられている以上、そうした性格を帯びるのは必然であった。（金子 [1991] , 82-7頁。）

このような植民地機関が中国国内に設立されるための条約上の根拠はポーツマス条約のあと日本と清国の間で結ばれた「満洲に関する日清条約」にある。この条約に厳密に従うならば満鉄は日清合併でなければならないが、日本は清国の抗議を無視し、ロシアの東清鉄道の形態を継承して日本の国策会社として設立した。具体的な設立に至る手続は、「南満洲鉄道株式会社設立に関する勅令」を1906年6月7日に公布、7月13日に日本政府が設立委員を任命、9月10日から10月5日の期間で株式を募集、11月26日に創立総会を開くというものであり、1907年4月に営業を開始している。（古屋 [1966] ）。)

2. 2 資金の調達投入

設立以降満洲事変以前の資金調達・投入の概要は表1に示されている。この表は1907年3月末、15年3月末、20年3月末、31年3月末の各時点の貸借対照表をもとに作成されている。たとえば07年～15年という欄は、15年の貸借対照表の数値から07年の数値を引算し、それをまとめたものである。こうすることでこの間の満鉄の資金調達と投入が相当程度明らかになる。

さて、07年～15年の8年間の特徴は、資金調達の大宗が外国社債117百万圓によっていること

である。また日本政府の出資は設立当時の現物出資にとどまっている。この時期の外債発行は一般に国家の重大事であり、満鉄の外債発行は政府の元利支払保証を与えられたばかりではなく、大蔵省・日本興業銀行・横浜正金銀行などの国家諸機関の全面的動員によって行なわれた(安藤 [1965], 59-63頁)。それゆえこの外債資金を「外資を転態させた国家資本輸出」(金子 [1991], 96頁)と規定しても構わないであろう。

この資金は主として事業費147百万圓に投入されているが、そのうち鉄道に投入された資金は約半分の76百万圓に過ぎない。港湾・鉱山といった鉄道以外の事業に多くの資金が振り向けられている。そのほかに附属地経営に関わる項目である地方施設・電気・瓦斯・雑施設などが相当の比率を示しており、植民地機関としての投資を相当に行なっている。

続く15年～20年という時期は、第一次大戦から戦後にかけての好況期であり、日本経済が大きく発展した時期である。この期の特徴は外債への依存がなくなり、一般株金徴収56百万圓と国内社債金80百万圓に大きく依存しているということである。大戦勃発によって外債発行の目途がたたなくなり、また同時に日本の資本市場が力を付けたので、満鉄は日本の資本市場への依存を強めた。一方、日本政府は資金調達に貢献していない。このような民間資金への依存は満鉄の営利企業的側面を強めることになったであろう。さらに満鉄の内部留保を中心とする「その他資本」の増加の大きいことが目を引く(50百万圓)。1910年代から30年代は満洲の特産物である満洲大豆が国際商品として成長し栄えた時期であり、大まかに言うならば、満鉄はこの大豆の生み出す利益を高率運賃で搾り取り、この儲けを産業開発や附属地行政に振り向けていたのである。

こうして調達された資金は主として事業費に投じられているが、その内訳は鉄道と鉱山と製鉄所がそれぞれ38百万圓、27百万圓、30百万圓を占め、それに附属地関係の投資が追随している。この時期には鉄道投資の比率がさらに低下している。

20年～31年は、日本が連続的な恐慌によって苦しみながらも、重化学工業を発展させていた時期である。中国でも工業化が進展し、また外国勢力に対する反発が強まり、排日運動が力を得てゆく。政治的には国民政府による北伐が進展して27年の張学良の易幟によって完了し、こうした時流を背景に張学良による国権回収運動が進められている。この時期の満鉄以外の在満日本企業は極度の不振にあった。その理由は第一に10年代末の不動産投機の失敗であり、第二に銀貨の暴落・激動であり、第三に中国側の民族的対抗の強化にあったという。しかし満鉄は大豆輸出の好調に支えられて高収益をあげていた。民間株配当率は10%を保ち、29年度には11%に引上げ、それでもなお巨額の内部留保を形成していたのである。(金子 [1991], 364-6, 393-401頁。)

この時期の資本調達の特徴は、一般株金徴収と社債を通じた日本の資本市場からの資金調達がさらに拡大したこと(90百万圓, 178百万圓)と、日本政府が株金払込117百万圓を行なって

満鉄の資金調達と資金投入（安富）

いることである。とはいえ日本政府による払込は満鉄の英貨社債12百万ポンド（117,156千圓相当）の元利支払義務を政府が継承するという形で行なわれたため、実際の資金提供としての意義は小さい。

満鉄の社債は日本社債市場の側から見て巨大な存在であった。30年末の時点で、日本の事業債の総残高に占める満鉄日本圓建社債残高の割合は略1割となっている。また、内部留保である「その他資本」が149百万圓と巨額にのぼっていることも重要である。「その他（負債側）」85百万圓が結構大きい。これは主として「社員身元保証金」と「支払手形」と「未払金」の増加による。

こうして調達された資金は、主として事業費に投下されている。その内訳は鉄道132百万圓、港湾53百万圓、鉱山30百万圓といった事業関係と、地方施設150百万圓が主たるところである。地方施設の大きいのがこの時期の特徴である。地方施設の過半は用地買収費であり、残りは学校・病院などの公共施設である（南満洲鉄道 [1976]，2068-9頁）。満鉄の用地買収は附属地という事実上の植民地の増加を意味するから、この項目に多くの資金が投入されているということは、満鉄が植民地拡大機関としての役割を果たしていることを示している。

次に重要なのは有価証券86百万圓である。満鉄はいわゆるコンツェルン形成を開始したのである。30年9月時点の大口出資先は昭和製鋼所25百万圓と南満洲電気22百万圓と大連汽船11百万圓である（金子 [1991]，表8-7）。ただし、この時点の昭和製鋼所は本店が京城にあって本格的な活動は行なっておらず、鞍山の製鋼所もまだ譲渡されていない。これら有価証券への投資額が社内投資に較べるとずっと少ないことを以て金子はこの時期を「三〇年代の本格的コンツェルン形成に至る過渡期」（金子 [1991]，380頁）と位置付けている。

それ以外に、外国社債の減少78百万圓があるが、これは上述の様に日本政府の株式払込が社債の肩代りという形で行なわれたためである。満鉄はこの時期にニューヨーク市場での外債発行を計画したが、中国をめぐる日米の政治的対立によって失敗している（三谷 [1978]）。貸金等57百万圓の増加があるが、表8の30年9月あるいは32年3月時点の貸金明細を見ればそれがいわゆる「培養線」建設のための資金供給であることがわかる。

2. 3 小 括

満鉄は国策的植民地機関としての役割と、巨額の資金を日本の資本市場から調達し運用する営利企業としての役割という二つの役割を持っていた。もともと株式会社として設立されたのが「便法」に過ぎなかったにもかかわらず、営利企業としての性格は特に第一次大戦期に日本の資本市場への依存を強めるにつれて強化されざるをえなかった。

第二節以降では、このような軌跡を前提として満洲事変以降の満鉄の資金調達と投入を解明する。この議論に際しては、上述の満鉄の二つの役割、すなわち国策会社としての役割と営利

企業としての役割が満洲国期にどのように変化したのかに注意を払う。

3 満洲事変前後（第一期 1930年4月1日～1933年3月31日）

3. 1 満鉄の「危機」

上述の如く1920年代の満鉄は他の在満日本企業の不振を尻目に好調を維持し、大きく発展した。しかし、1930年にはいってその業績は急激に悪化する。『南満洲鉄道株式会社第三次十年史』（以下 第三次十年史）はこの時期の営業状況を次のように述べている。

逐年好調を辿り昭和元年度以降常に一億圓を突破しつつあつた鉄道収入も昭和五年度に至り経済界の世界的不況と未曾有の銀貨の暴落、加ふるに支那隣接鉄道の発達等の影響を受け一転九五、三三〇、七三〇、三一圓に激減を見た。……昭和六年度に於ては引続く財界の不況、銀貨の惨落に加ふるに満洲・上海兩事変勃発の影響を受け業績振はず、鉄道収支差額は四八、一八五、四八二、二四圓に低下し大正九年度當時に逆行した観がある。（南満洲鉄道 [1976]、2750頁。）

このような営業状況の悪化は表4-1の支出／収入比率を見れば明らかである。この比率は29年度では74.0%であったが、30年度・31年度ではそれぞれ83.7%と87.9%になっている。32年度以降に再度70%代に復帰していることから、この二年度の成績が悪かったことがわかる。特に31年度には積立金の戻入が行なわれており、これを控除すると満鉄の純損益は赤字に転落する。

この不振の最大の原因は上の引用にもあるように世界的不況と銀貨の暴落である。前者は大豆の輸出激減による鉄道収支の悪化に、後者は満洲石炭市場における中国側石炭の競争力強化による石炭販売の不振に主として影響している。これ以外に「支那隣接鉄道の発達等の影響」が挙げられており、これはいわゆる「満鉄包囲網」の影響として喧伝されたものであるが、その実際の影響はさほど重要ではなかった。むろん瀋海鉄道の発展や元来「培養線」として構築された四洮鉄道の競争線化などがみられはしたが、それらの競争力は満鉄を脅かすには程遠かった。（金子 [1991]、442-5頁。）

この時期の資金的様相を表3-3によって確認しよう。30-31年の資金調達は「その他（負債側）」111百万圓が最大でありそれに社債金39百万圓と有価証券の減少7百万圓が続く。この「その他（負債側）」の増加の主因は支払手形の増加46百万圓と預り金の増加60百万圓である（表2-2）。前者の支払手形は銀行からの短期資金調達の増加によるものと考えられる。この借入は社債による資金調達の不調ゆえの繋ぎの短期資金借入である。たとえば第三〇回社債（1930年11月10）の発行について、『第三次十年史』に次の様な記述がある。

満鉄の資金調達と資金投入（安富）

前年六月田中内閣の辞職引続き濱口内閣の成立以来金解禁案じに財界は平安（不安？）、金融の前途も予想困難となり長期起債は殆ど閉塞の状態にあり、更に本年初金解禁の実施に加へ前年末米国株式市場の崩落を契機とする世界的不況の表面化するあり、国内財界は不況の底に沈み金融界も先行不安に資金放出を差控へ一流利付証券の発行さへも見送らるる状態であつた。其の上満洲に於ては本年に入り特産の暴落並学良軍閥南方政府の結託による排日の激化等により会社営業収入も打撃を受け会社は昨年来其の事業資金を短資借入により補つて来たが、漸く本年末に近付き政府政策の転換気配と興銀初め金融業者の積極的乗出しにより市場稍明朗化した機会に乘じ、前記借入金の返済及事業資金補充の爲本社債を発行するの運びに至り、利率前回に比し五厘高、期間も五箇年に短縮したに拘らず応募成績思はしからず銀行団手持ち一、四〇〇餘万円を残した。（南満洲鉄道 [1976], 2699-700頁、下線は安富。）

この社債の発行総額は20百万圓なので、ほとんどが銀行手持ちとなつてしまつたわけである。この次の第三一回社債(31年8月1日)30百万圓についても「財界不安に起債意の如くならず、加ふるに前年来会社収入は激減の一方で会社は事業資金を短資借入により補つてきた」(同上)と述べており、この兩年の資金調達の困難が如何に厳しかったかがわかる。

後者の預り金の増加60百万圓の内容は明らかではない。しかし、この増加は表2-2に見られるように31年度に生じており、同年には未払金の減少51百万圓がある。未払金を預り金に振替えた格好である。この未払金は29年度に35百万圓と大きく増加しており、その部分が結果的に滞留し、それをこの年に預け金に振替えたことになる。素直に解釈すれば、29年度に設備投資か何かを行なつて未払金が拡大し、その後資金繰が苦しくなつてこの残高を減少させられなくなり、しかたがないのでこの債務を預り金ということにしてしまつた、ということになる。いずれにしても資金繰の悪さの表われである。

さらに有価証券の減少が目を引くが、この時期に減少した銘柄は、表12-3に見られるように公債の売却が中心であり、資金繰の爲の売出しと推定される。

このように満洲国建国直前の二年間は満鉄史上最悪の二年間であり、特に31年度は設立以来はじめての赤字となり、二千人の職員解雇をおこなうなど、不振を極めていたのである。

3. 2 満洲事変以降

3. 2. 1 営業収支

しかし32年度になると状況は次のように改善される。

昭和五年度には世界的不況の波及、銀貨の惨落、旧東北政権の所謂満鉄包囲線形成等に依る政治的経済的重圧の影響を受け営業収支は………激減し昭和六年度以降は更に一層の悪化を予想せらるる情勢にして前途暗澹たるものがあつた。

然るに昭和六年九月満洲事変の発生は之等の悪材料を一掃し昭和七年度以降に於ては満洲国の成

立、銀価の高騰、鉄道土木其他の事業の勃興、各種産業の復活又インフレーション政策に依る内地財貨の恢復等に伴ひ客貨の移動頓に旺盛となり営業収支も亦著しく改善せられて再び漸増の一途を辿るに至った。(南満洲鉄道[1976], 575頁。)

満洲事変は満鉄に起死回生ともいふべき効果を与えたのである。ここで注目したいのは、「インフレーション政策による内地財貨の恢復等に伴ひ」という表現である。なぜなら、1932年7月1日に設立された満洲中銀はいわゆる「幣制統一」事業に全力を挙げており、その結果満洲国ではデフレーション政策が採用されていたからである。これに対して朝鮮銀行の発行する関東州・満鉄附屬地の法貨「金票」はその流通量を拡大しており、満洲に於ける日本系経済はインフレ過程に入っていた。このような中国系経済のデフレと日本系経済のインフレという二重性がこの時点の満洲経済の特徴であった。その意味でこの頃の満鉄は資金的に日本の資本市場に依拠しているだけではなく、その営業活動も日本経済に直結する性格のものであり、満洲中銀の支配する国幣圏＝中国系経済とは切り離された金票圏＝日本系経済の一部であったといえる。(安富[1993] 参照。)

では、その回復ぶりを財務諸表で確認しよう。まず、営業収支から見る。満鉄の収入は30年度・31年度では188.1百万圓および187.1百万圓と落込んでいたが、32年度には245.9百万圓と三割以上増加しており、鉄道の収入で見ても二割増となっていて「客貨の移動頓に旺盛」となったことが表われている。損益でみると31年度22.7百万圓に対し32年度71.9百万圓と三倍以上になっているが、鉄道に限ってみるとそれほどには増えておらず、54.0百万圓から70.4百万圓に三割ほどの上昇にとどまっている。(表4-1, 2)

32年度の損益の増加に最も大きく貢献しているのは巨額の利息収入(52.2百万圓)であり(表4-4)、これは「従来吉長、吉敦、四洮鉄道等の借款に対する利息は納入なく会社も収入不確定と認め収入利息にも計上しなかつたが、満洲国建国せられ昭和八年二月九日附満洲国鉄道借款契約締結せられたのに依るもので、昭和七年度は特に従来滞り利息四二、七七五、六五九圓七九銭を前記契約に於て借款元本に繰入れたが為巨額に上つたもの」(南満洲鉄道[1976], 2764-5頁)である。満洲国が旧当局の鉄道借款を「満洲国鉄道借款」として継承した際に、滞納利息の分もまとめて「借款元本に繰入れた」のでこのような利子収入が計上されたのである。満洲国が滞納利息を現金で支払ったわけではないので、実質的な意味をもたない帳簿上の利益に過ぎない。しかも後で触れるように40年には国線受託以降の利息も含めて滞納利息の棒引きという措置が採られるので、結局のところ全く無意味となる。

表8の満鉄の貸金明細を見ると、満鉄の鉄道借款は32年9月末の時点で53.9百万圓だったものが33年2月9日に満洲国が継承した際には133.7百万圓と79.8百万圓増加している。この増加分のうち42.8百万圓がこの滞納利息の元本繰入れである。それゆえ、この42.8百万圓を損益

満鉄の資金調達と資金投入（安富）

71.9百万圓から差引くと、この年度の実際の損益は29.1百万圓となる。これでは30年度の30.6百万圓より少なくなってしまう。結局のところ回復はまだ本格化していないといわざるをえない。

3. 2. 2 資金の調達投入

つぎに資金調達・投入であるが、こちらのほうでもそれほど急激な回復が見られるわけではない。まず調達から見ると、32年度では社債金73百万圓、「その他資本」増47百万圓、株金徴収25百万圓が主たるところである。これによって調達した資金を満洲国鉄道借款に89百万圓、「その他（負債側）」の減少に38百万圓、仮払金等の増加に11百万圓、「その他（資産側）」に15百万圓と振り向けている。（表3-3）

調達の「その他資本」の増加は今述べた滞納利息の元金繰入れ43百万圓に依るものであり、実際の調達ではない。これは満洲国鉄道借款と両建てになったに過ぎない。社債の方も73百万圓増えているが、そのうち45百万圓が短期借入の返済に廻されており（表2-2）、実際に調達したのはその差額28百万圓程度に過ぎない。結局のところ株金の徴収と合わせた50百万圓強が満洲国鉄道借款と仮払金等に振り向けられたのが全てというところである。この年度を単独で見ると、「著しく改善せられ」という程のことではない。

3. 2. 3 経営回復の徴候

しかし、重要なエピソードがある。それは1932年12月20日の第三三回社債20百万圓の発行である。この社債は「九月以来年末迄に軍事公債を主として約五億圓の巨額を日銀引受の形で発行し約三箇月間に約四億圓の日銀兌換券の増発を見た情勢で将に今後の財政『インフレ』金融緩慢への飛躍的一步を歩み出さんとする時で此の機をとらへ」（南満洲鉄道[1976]、2701-2頁）で発行されたものであった。この社債は金利を引下げ期間も延長し満鉄に有利な条件で発行されたにもかかわらず起債市場で非常な人気を呼んだ。発行額20百万圓に対して申込の総額は、シンジケート団扱い分で59百万圓、証券業者扱い分に78百万圓、合計137百万圓と公募額の約七倍にのぼった。尚、この社債のシンジケート扱い分の申込のうち、個人の申込が確認し得るだけで34百万圓ある。当時の起債市場の個人申込は、満鉄債や東拓債あるいは五大電力債などにほぼ集中しており、これらの銘柄では概ね四割程度が個人消化されていたというが、個人申込だけで公募分の二倍近くなるというようなことは珍しい。（竹内[1956]、106頁。）

また、この年度には1920年の第一次増資の際に市況悪化のため募集し損なった600千株の募集が行なわれている。この募集は「金融恐慌の影響を受け資金の大都市一流銀行に集中するもの多く政府救済資金の放出と相俟て金融市場は極度に緩慢」（南満洲鉄道[1976]、2686頁）となっている情勢を見て行なわれたものである。600千株のうち400千株を株主に4株に1株の割合

で、また100千株を社員にそれぞれ額面で割当て、残りの100千株をプレミアム付で公募した。この公募は8月20日～25日に行なわれたが、119,240株の申込があり、1株平均10.74圓のプレミアムを獲得している（南満洲鉄道 [1976]，2686-7頁）。尚、満鉄株の額面は設立当初1株200圓であったが、1915年12月1日に1株100圓に改められ、さらに1929年6月20日に50圓に改められている。（満鉄会 [1986]，72頁。）

この社債と株式の人気を満鉄の経営好転の具体的な指標と看做してもよからう。尚、32年末時点における日本の事業債総残高に占める満鉄日本圓建社債残高の比率は12.5%であり、満洲事変以前の28年末の8.7%に比べてかなり上昇している。（表5-3）

3. 3 小 括

満洲事変直前の満鉄は、主として世界恐慌の満洲大豆への影響のゆえに創立以来の苦境に立たされていた。このような時点で生じた満洲事変と満洲国の建国は満鉄にとって「悪材料を一掃」するものであった。また資金調達の側面から見れば、日本のインフレ政策によって満鉄が日本の資本市場から資金を調達しうる条件がととのった。このインフレ政策が軍事公債の日銀引受を中心としていた点に鑑みて満洲事変を契機としたものと看做すならば、資金面でも満鉄は満洲事変で甦ったと言い得る。

しかし満洲国の成立は満鉄を単純に潤すばかりではなかった。満鉄は満洲国と満洲国鉄道の委託契約を33年2月9日に締結して33年度より満洲国全土の鉄道を一手に運営し、拡張するという任務を背負うことになる。それは満鉄の悲願ではあったにせよ、資金および収益の面で満鉄の大きな負担となるものであり、満鉄の営利企業としての側面にとって新たな困難をもたらした。この委託契約は大連-長春間と奉天-安東間を結ぶだけの「点と線」の「王国」として活動してきた満鉄を、満洲国全土に鉄道網をめぐらせる「面」の活動へと引き摺り込むものであった。それ以上に重大なことは、満洲国の成立が満鉄の植民地機関としての役割を無用にしてしまうことである。事実、33年にはいわゆる「満鉄改組問題」が表面化し、「満鉄王国」は満洲国の成立によって崩壊し始めるのである。

4 経営回復とコンツェルン形成（第二期 1933年4月1日～1936年3月31日）

33年度から35年度の三年間は満洲事変が一応収束し、満鉄は満洲国との間に締結した国有鉄道（以下 国線）の委託経営契約と新線建設契約に従い（小林・島田 [1964]，499-501頁）、東支鉄道を除く満洲国の全国有鉄道の経営と新線建設計画の実行を開始した。この契約は表向き満洲国と満鉄の間の契約になっているが、秘密協約によって満洲国が関東軍に鉄道運営を委託し、さらに関東軍が満鉄に復委託するという形になっている。また関東軍交通監督部が満鉄

満鉄の資金調達と資金投入（安富）

を監督することとなり、たとえば鉄路局の職員は満洲国の行政官庁とほとんど接触せず、交通監督部とのみ関わったという（蘇崇民 [1990]，492頁，渡辺 [1986]，117-46頁）。渡辺 [1986] の指摘によれば、満洲国→関東軍の委託契約が32年8月7日付であるのに、関東軍→満鉄の復委託契約がそれより早い32年4月19日付となっている。渡辺は、32年4月7日の満鉄副総裁江口定條の罷免の原因を、この不自然な復委託契約の締結に江口が反対したためではないか、と推測している。

この国線経営受託によって満鉄は北満鉄道を除く全満洲の鉄道を一手に経営する独占体となった。同時に満洲国経済開発全般の中心として自らを位置付けており、その方針に従って一定程度のコンツェルン化を行なっている。

4. 1 資金調達

第二期の資金の大まかな調達・投入をまず確認しておこう。表3-3によれば、この三年間の調達は社債金263百万圓，株金徴収172百万圓，「その他資本」51百万圓，「その他（負債側）」48百万圓と「その他（資産側）」の減少37百万圓であった。投入は貸金等187百万圓，仮払金等243百万圓といった国線関係の投資が飛抜けて多く，それに有価証券が112百万圓で続き，事業費は45百万圓にとどまっている。

資金調達の最大の特徴はその金額が満洲事変前後の三年間にくらべてはるかに大きくなっていることである。株金徴収と社債金による調達の合計は第一期が137百万圓に過ぎなかったのに対して第二期は435百万圓と膨れ上がっている。

4. 1. 1 増資

33年度の株金徴収が100百万圓と多いが（表3-2），これは第二次増資がこの年度にあったためである。この増資は次のような経緯で行なわれた。満鉄は「交通施設に就き之が建設の大業を一手に引受くるは勿論其の他の基礎的産業たる製鉄，炭礦，電気，硫安等の諸事業に於ても指導的役割を果す事となり」と鉄道のみならず重要産業全般にわたるコンツェルンたらしめる意欲を示し，「之に投資すべき資金も七一，一〇〇万圓と推定され」（南満洲鉄道 [1976]，2677頁），この資金の調達を実現するためには増資が必要という結論に到達した。そこで32年11月の重役会議で220百万圓の増資を行なって資本総額を660百万圓にすると決定した。しかしその後，関東軍・満洲国との間で結ばれた協定によって確認された満洲国有鉄道新線計画がこの増資計画ではファイナンスし得ないことが明らかとなった。そのため増資後の資金を800百万圓とすることとして33年初頭に新たな増資案を作成し，関係機関に根回しのうえ臨時株主総会を3月6日に開催して増資を決定した。3月11日に「南満洲鉄道株式会社の株式引受に関する件」が衆議院本会議に上程され，衆貴両院の協賛を経て28日に公布された。

このようにして360百万圓，7,200千株の増資が実行に移された。このうち半分の3,600千株は日本政府引受である。日本政府引受分の払込は第一回増資の際と同じく外債の肩代りによって行なわれた。すなわち第一九回英貨社債額面4百万ポンドの肩代りを法定平価によって換算し株金39,052千圓の払込としたのである。それゆえ日本政府による第一回払込は資金調達に実質的には貢献していない。尚，この場合は前回と異なっており，元利支払に要した日本圓金額が圓ポンド相場の変動によって変化した場合のリスクは満鉄が負担するという取極めがあった。

残る3,600千株は民間に割当てられ，額面1株50圓に対して第一回払込額は10圓とされた。そのうち2,200千株は株主に，200千株は社員に額面で割当てられ，残り1,200千株60百万圓分が一般公募に廻された。満鉄はこれを一度に募集することにしたが，「斯くの如く大量募集は嘗て大正六年大戦中の好況当時大阪商船の増資に際し二五万株を一時に公募した以来の「レコード」で我国証券界空前のこと」であった。このような大量公募を成功させるために「八月一日，日本全国一五五種，満洲三〇種の主要新聞紙上に一斉に募集の広告を為した外，全国の主要雑誌に宣伝記事の記載全国新聞紙にビラ広告の挿入，ポスター一〇万枚の全国配布等之が普及に多大の苦勞と努力を払ひ増資に要した費用も株券其の他一切の費用を入れ五八一千餘圓の多額に達した」（南満洲鉄道 [1976]，2688-9頁）という。

さてこの宣伝の効果もあってか申込締切の8月15日には応募総数23,491名，株数3,518,220株に達し，230餘万株の応募超過となった。かくて満鉄はプレミアム平均5.18圓，総額6,215千圓を獲得して公募を完了した。但し「満人の申込は新京に於て一口一〇〇株のみにすぎなかつた」点は注意に値するであろう。（南満洲鉄道 [1976]，2689頁。）

満鉄はこうして株主・社員割当分と併せて，36百万圓の資金をこの第一回払込で調達した。以降，37年度まで毎年1株当たり10圓，総額36百万圓の払込が行なわれる。尚，この年度の株金徴収は100百万圓であるが，このうち39百万圓は英貨社債の振替であり，残る61百万圓のうち36百万圓がこの増資の払込分で，残りは前回増資分の最終払込によるものである。（以上増資に関しては南満洲鉄道 [1976]，2677-90頁参照。）

4. 1. 2 社債

次に社債であるが，第二期に社債は263百万圓と最大の調達項目になっている（表3-3）。年度別で見ると（表3-2）33年度は日本政府による外債肩代りがあったので12百万圓減少し，34年度160百万圓，35年度115百万圓と推移している。これを発行額で見ても，33年度は145百万圓と多いが（表5-1），大部分は低金利を利用した借換分であって，実際の資金調達には貢献していない。このうち33年11月15日に発行された第三七回社債は発行直前の10月下旬に「満鉄改組問題」が表面化し，市場の強い反発を買ってほとんどが売れ残り銀行手持ちとなった。この資本市場の反発がこの時の満鉄改組の動きを封じたことは良く知られている（原

[1976]）。この時以外は全般に金融緩和に助けられて発行は好調であり、全てシ団が引受けている。

しかし34年度、35年度には少し風向きが変わってくる。それぞれ30百万圓、15百万圓の簡易保険局引受分がみられ、35年度には支払手形の増加45百万圓による調達（表2-2）がある。これは、社債による資金調達が再度窮屈になりはじめていることを示す。特に36年2月15日発行の第四八回社債は相当の不振となり、「密かに預金部其他政府の積極的支援を希望したが、二月一三日大蔵省と「シ」団代表たる興銀との会見に於て其の望み薄である事が判明興銀からも会社社債計画の可及的漸減方針を希望さるる有様で起債の前途暗澹条件も次第に逆転の懸念が濃厚となつた」（南満洲鉄道[1976]、2711頁）。このような事態に至ったのは、それまで低調であった民間の資金需要が景気回復の本格化によってもりあがり、資金が不足し始めたためである。32年に開始された日本銀行による国債引受とその対市中売却という金融方式も、この資金の逼迫によって35年後半から市中売却が困難になって行き詰り（日本銀行百年史編纂委員会[1982]、第四巻47-8頁）、高橋蔵相による国債漸減の方針の声明が出されるに至る。満鉄債もこの影響から自由ではありえなかった。

尚、日本起債市場に於いて33年から36年に発行された社債を事業資金調達分と銀行などへの借入金返済分に分けて見ると、前者のうち満鉄一社で46.7%を占めている。36年末の残高で見ても事業債総額3,479百万圓に対して満鉄777百万圓と22.3%を占めておりシェアは大きく拡大している。（表5-3および竹内[1956]、64頁）

4. 2 資金投入

4. 2. 1 国線関係

次に投入の側を見よう。第二期の最大の増加項目は「仮払金等（仮払金＋未収金）」の243百万圓である（表3-3）。それにしても未収金と仮払金の額の多さは際立っている。たとえば34年3月末で総資産額1,613百万圓のうち仮払金と未収金で221百万圓と13%も占めている（表3-1）。しかもこれは一時的現象ではなく、むしろこの後に増大するのであり、例えば38年3月末で15%、41年3月末で17%、43年3月末で17%、45年3月末で20%と常に高い比率を占め続けており、年々の資金投下額では事業費に匹敵し時にはそれを凌駕しさえする。

仮払金等の項目の急増は33年度以降生じるが、満洲国鉄道の委託経営が33年3月1日より行なわれており、両者には密接な関係がある。仮払金の項目が満洲国新線建設と関係のある項目であったことは確実である。各期営業報告書の「財産目録」の仮払金の項目に「鉄道建設勘定外」とあるように、満鉄は満洲国鉄道のの新線建設工事を行なった場合、その工事費を「建設勘定（仮払金）」として計上し、一応自らの資産の一部に含めておき、完成後に満洲国鉄道借款（貸付金）に振替えて建設した設備資産を政府に引渡すという会計処理を行っていた。

未収金は「財産目録」では「鉄道後払運賃外」とされている。しかしこの部分も国線運営に関係するものと考えられる。その理由はまず第一に、表9の合計金額266百万圓が、同時点(37年3月)の仮払金残高221百万圓を上回っている事である(表2-1)。表9に計上されているものは、「満洲国鉄道借款及委任経営契約に基き会社が支出した満洲国鉄道の建設費及既設線の改良費其の他を含むもので将来満洲国鉄道借款となるべき整理未済額」(南満洲鉄道[1976], 2747頁)であり、この残高が仮払金の残高を上回っているということは、「整理未済額」の一部が仮払金以外の勘定に分類されていることを意味する。そしてこのような性質のものは未収金に計上するのが自然である。第二に、表3-2の「その他投資」の欄は「整理未済金」の増減を示しているのであるが、この推移は表2-2の仮払金の動きよりも表3-2の仮払金等(未収入金+仮払金)の動きにより近い。第三には未収金の残高が非常に大きい点である。未収金は36年3月には1億圓を越え、41年3月には2億圓台になっている(表2-1)。後払運賃だけでこのような巨額に達するというのは考えにくい。

『山崎文書』(早稲田大学社会科学研究所所蔵)に含まれる「第四拾貳回定時株主総会質疑応答(以下 総会想定問答(41年度))」には、

三(問) 仮払金ノ内容如何

(答) 仮払金ノ主ナルモノハ

満洲国新線複線建設工事費 約參億壹千三百万圓

(書込 本年ナイシー一年以内ニ借款ニ振替フ)

中間配当金 約千九百八拾万圓

等テアリマス

四(問) 未収金ノ内容如何

(答) 未収金ノ主ナルモノハ

鉄道貨物及旅客後払運賃 約貳千九百万圓

満洲国鉄道改良工事費立替金 約九千九百九拾万圓

(書込 翌年□月一日借款ニ振り替フ)

等テアリマス

という想定問答が載っており、この時点の仮払金の大宗が国線の新線複線建設工事費、未収金の大宗が改良工事費立替金であり、これらがやがて鉄道借款に振替えられることがわかる。この傾向を満洲国期全体に亘ると考えるのは自然である。

この仮払金等にくるのが「貸金等」の増加187百万圓である(表3-3)。この貸金の太宗を占める満洲国鉄道借款と「その他投資」との合計が満鉄の国線建設運営に振り向けた投資額の推定値となるが、第二期には418百万圓に達し、総投入額の四分之三を占めている。この金額

満鉄の資金調達と資金投入（安富）

は株金と社債による調達435百万圓とほぼ見合っており、日本の資本市場から調達した巨額の資金がほとんど全て国線に投下された格好である。高橋によれば満鉄の新線建設のピークがちょうどこの時期にあっており、建設費用は第一次線～第三次線までで合計478百万圓となっている（高橋 [1986] , 687-96頁, 金額は表9・1）。この金額は上の国線向け投資の推定値418百万圓と概ね見合っている。

表10-1は満洲国有鉄道の事業費の累計額であるが、当然ながらそのほとんどが鉄道で占められている。尚、35年3月時点の鉄道借款が197百万圓であり、満洲国鉄事業費399百万圓との差が202百万圓であるのに対し、36年3月時点では前者が334百万圓、後者が735百万圓とその差が401百万圓と200百万圓近く拡大している（表3-1, 表10-1）。これは、35年3月23日に日満ソ北満鉄同譲渡協定が調印され、同日満鉄に経営が委託されていることと関係がある。北満鉄道は譲渡価格140百万圓及びソ連鉄道従業員退職金30百万圓を支払うことで買収されており、200百万圓のうち170百万圓はこの北鉄買収に起因しているはずである。この買収資金は満洲国国債を日本で発行することで調達されたので、満鉄はこの部分の資金調達に直接は関与していない。

表10-2はその営業収支である。鉄道の支出／収入比率を見ると、33年度が特に高く93.2%で、あとは70%後半から80%前半となっている。満鉄本線の30%台という異常に低い支出／収入比率に較べると国線の効率はずっと悪い。また満鉄に対する借款の利息は34年度で12.7百万圓であり、この部分を考えるならば国線の運営はほとんど儲からないことになる。しかし一応黒字となっている以上、この収支表から国有鉄道の新線が「非経済線」とであると結論することはできない。膨大な新線を建設し続けながら、国線の支出／収入比率はさほど悪化していない。新線は関東軍の意向に沿った軍事線ではあるが、概ね満洲事変以前から諸国家の計画していたものであり必ずしも非経済線ではなかった、という高橋の指摘はこの収支表と一応整合する（高橋 [1986] , 696頁）。

もちろん利益というものは減価償却の具合によって大きく変化するものであり、この営業収支表にはその点が明記されていない。事実、後に見るように国線の減価償却率は本線に較べて相当低いものと推定される。また第二次・第三次新線建設開始にともなって国線委託経営の利益金は借款利子すら全額を支払かねる状態となり、35年度決算では利益金が予算を大きく下回り、満鉄の受け取った利子も予算より10百万圓以上少なくなった。これが満鉄全体に対する信用を低下せしめ資金調達に悪影響を与えかねない、として満鉄による委託経営制度の停止が考慮されたこともある（原 [1976] , 222-8頁）。この点を重視するならば、新線を「非経済線」と見なすことも可能である。

尚、33年10月1日より満鉄は北朝鮮に於ける国有鉄道の一部の受託経営を開始している。この路線は満洲の鉄道を日本海に最短距離で繋ぐ重要線であった。この鉄道の運営のために北鮮

鉄道管理局が清津に設置されている（南満洲鉄道 [1976] , 1371-2頁）。

4. 2. 2 有価証券

投入側で国線関係に次ぐのは有価証券112百万圓（表3-3）である。この部分は満鉄のコンツェルン化のための投資である。表12はこれを業種別に表示したものであるが、表12-3から明らかなように、第二期の有価証券投資は鉱工業に集中している。企業別に見ると最も重要なものは(株)昭和製鋼所である。昭和製鋼所に対しては、33年度に35百万圓、34年度に16百万圓、35年度に6百万圓と合計57百万圓の投資が行なわれている。昭和製鋼所は33年5月1日に本店を京城府から鞍山に移し、鞍山製鉄所の施設を6月1日に継承するとともに、4月10日附で満鉄が政府から認可を得た鞍山製鋼計画を引継いだ（南満洲鉄道 [1976] , 2585-7頁）。この製鋼所の移譲は満鉄から昭和製鋼所への売却という形式をとり、譲渡金額は34百万圓であった。満鉄の社内事業の製鉄工場の欄は29百万圓なので（表11-1）、満鉄が5百万圓の利益を得た形になっているが、満鉄が実際に投資した額は研究開発費等を含めると売却金額を遥かに上回っていたといわれる（日本産業調査会満洲支局 [1941] , 128頁）。

第二期の有価証券投資は昭和製鋼所以外に、33年度において、満洲航空(株)0.75百万圓、満洲電信電話(株)0.88百万圓、国際運輸(株)1.7百万圓（貸金の振替）、日満マグネシウム(株)0.88百万圓、満洲石油(株)0.5百万圓、満洲化学工業(株)6.43百万圓、同和自動車工業(株)0.73百万圓。回収は四鄭鉄道公債35千圓であった。

34年度の投資は、満洲大豆工業(株)0.75百万圓、撫順セメント(株)1.25百万圓、満洲電業股分有限公司0.92百万圓、満洲炭礦(株)8.4百万圓、満洲石油(株)1.5百万圓、満洲採金(株)1.31百万圓、奉天工業土地(株)1.5百万圓。回収が極東電力社債0.57百万圓、開原・四平街並公主嶺取引所信託(株)清算による残余財産分配0.4百万圓である。

35年度の投資は、満洲鉛鋅股分有限公司1.5百万圓、満洲鋁業開発(株)1.36百万圓、(株)興中公司2.5百万圓、満洲拓殖(株)3百万圓、満洲化学工業(株)3.23百万圓、撫順セメント(株)1.25百万圓、満洲電業股分有限公司20.08百万圓、満洲採金(株)1.25百万圓、日満倉庫(株)6.25百万圓、奉天工業土地(株)1.25百万圓、満洲林業股分有限公司0.63百万圓、同和自動車(株)0.73百万圓、同和自動車(株)0.73百万圓。回収は南満洲瓦斯(株)の株式開放による6百万圓とその他90千圓である。

さてこのように列挙してみれば明らかなように、昭和製鋼所以外は35年度の満洲電業を除くと金額が小さい。昭和製鋼所だけで全体の半分強を占め、残りの四割近くを満洲電業が占めている。しかも満洲電業の出資は南満洲電気(株)株式の現物出資であって、実際の資金投入が行なわれたわけではない。この時期の満鉄コンツェルン形成とは昭和製鋼所と満洲電業を除くと、あとは小額の投資が多数の分野に対して行なわれている、という形のものであり、しかも投入

満鉄の資金調達と資金投入（安富）

は相当部分が満鉄事業の移譲や貸金・株式の振替に依っており、実際の資金投入は限られていた。第二期の有価証券投資＝コンツェルン化は見掛け上112百万圓に上っているが、実際の資金投入はその一部、多くとも半分ということになる。たとえ112百万圓という数字を採用したとしても、鉄道投資（本線32百万圓＋鉄道借款194百万圓＋その他投資224百万圓＝450百万圓）に較べると四分の一弱となる。実際の資金投入では八分の一以下に過ぎない。

第一節で触れたように1920年代の満鉄のコンツェルン化について金子は、その金額が社内事業投資に比して少ないことを指摘し、「三〇年代の本格的コンツェルン形成に至る過渡期」（金子[1991]，380頁）と評価した。しかし金子の評価規準に従えば、この時期のコンツェルン化もまた本格的というには程遠いと言わざるを得ない。次節以下で見るように、第三期以降でも有価証券投資が投資の大きな割合を占めるようなことは一度もないのであるから、結局のところ満鉄は本格的にコンツェルンを形成したことなど一度もない、と評価すべきであろう。

しかし満洲国の重化学工業の方から見れば満鉄関連会社の占める部分は大きく、「満洲経済全般に於て会社の関係する事業は各方面に互り多種多様であつて主要会社中会社と関係のないものはないと謂つても過言ではあるまい」（南満洲鉄道[1976]，2581頁）というほどであり、満洲国経済にとって満鉄コンツェルンは紛れもなく存在した。32年～36年に設立・改組された特殊会社は30社であったが、そのうち満鉄持株は17社、総資本の31.6%に相当し、満鉄持株比率が30%を超えるものが10社あった（満洲帝国政府[1969]，559頁）。にも拘らず、満鉄にとって満鉄コンツェルンは鉄道事業に較べると遥かに重要性が低かった。満洲国経済に占める鉄道の地位はそれほどに高く、また逆に満洲国の鉱工業はそれほどに小さかったのである。

4. 2. 3 社内事業費

投入のうちの事業費がわずか45百万圓に過ぎないのは、ひとつに33年度に鞍山製鋼所を昭和製鋼所へと売却したためであり、社線に向けて32百万圓、港湾に13百万圓と第一期よりずっと多くの投入が行なわれている（表11－3）。しかしそれでも国線新設工事に比すればその金額は小さい。

表15は満鉄の投資を、社内投資・社外投資を問わず、運輸関連と鉱工業関連に分類したものである。これで見ても運輸関連489百万圓に対して鉱工業87百万圓と運輸関連の優位は明らかである。第二期は満鉄の投資に占める鉱工業部門の割合が満洲国期で最も高かった時期であるにもかかわらず、運輸関連投資の優位は動かない。（表15－3）

4. 3 営業収支

最後に満鉄の収支を確認しておこう。第二期の鉄道の支出／収支比率は33年度31.8%，34年度34.3%，35年度33.2%と満洲国期で最も低い時期であり、鉄道事業が好調であったことを示

している（表4-2）。また、国線との合算で見ても同じことが言える（表4-5）。鉄道の運営は全体に順調であった。満鉄の利子収入の大宗はこの満洲国鉄道借款の利息と所有有価証券配当が占めているものと推定されるが、その推移は16.4百万圓、26.1百万圓、34.3百万圓であった（表4-4）。これらを貸金等＋有価証券＋仮払金等の年度末残高で割ると、利回りに相当するものが得られるが、その推移は33年度3.2%、34年度3.6%、35年度3.8%となる。この値の評価は難しいが少なくとも30年度の2.1%、31年度の1.9%と較べて向上している（表4-6、運用利率の欄）。それゆえこの数値も満鉄経営の好調を示すと考えてよからう。

4. 4 小 括

第二期の満鉄は、営業収支の示すように事業運営は順調であり、第二次増資に成功し、社債の発行も少なくとも前半は好調であった。その資金を新線建設に投入して満洲国の鉄道網を拡張しつつその運営にある程度の成功を収め、しかも鞍山製鋼所の分離・拡張をはじめとするコンツェルン形成に乗出すなど、多くの面で成功を収めたといえる。34年11月1日の特急「あじあ」の運転開始はそれを象徴する。第二期を満鉄の絶頂期であるといっても間違いはなかろう。

5 鉄道会社への改組（第三期 1936年4月1日～1938年3月31日）

5. 1 満鉄改組問題の経緯

この時期の最も重要なテーマは満鉄の鉄道会社への改組である。陸軍が満鉄改組方針を確定したのはこれよりずっと以前、満洲国建国の半年後の32年夏から翌年春にかけてであり、同年5月12日には満鉄の持株会社化構想を含んだ陸軍省による「満洲産業開発方針要綱」が作成される。この案にいう持株会社とは鉄道・製鉄・炭礦・化学工業・電気・自動車工業・軽金属・採金・石油といった分野の子会社の半数以上の株式を保有し、それに金融上および事業上の統制を加えるものであり、この持株会社には監督官憲が重役の選任解任、利益金の処分、毎年度事業計画、総会付議事項の認可または承認をおこなう、とされた。10月23日に満鉄改組問題担当の関東軍特務部参謀沼田多稼蔵中佐が新聞記者に談話の形でこの改組案を明らかにしたことによって問題は一気に表面化する。

これに対し、満鉄社員会は10月28日に抗議宣言を出して反対運動を展開した。また日本の関係官庁や財界でも関東軍の改組案には反対の空気が強く、日本商工会議所による反対声明が11月14日に出される。この改組案に決定的な打撃を与えたのは、前節で述べた33年11月15日発行の第三七回満鉄社債の極端な不調である。同時に株価も急落しており、資本市場の示したこの反応によって陸軍も改組案を一応放棄した。

しかし満鉄改組方針が全面的に放棄されたわけではない。まず32年7月に関東軍司令官によ

る駐満洲国特命全権大使と関東長官の兼任が実現し、在満機構を陸軍の意志の下に統一することに成功する。さらに陸軍大臣を総裁とする対満事務局を内閣に新設し、満鉄の監督権の事実上の掌握を実現した。こういった中央における満鉄監督権の陸軍による掌握が達成された後、満鉄の機構改組が再度目指される。（以上改組の経緯に関しては、原 [1976] , 211-7頁による。）

5. 2 機構改革

36年9月に行なわれた満鉄職制の大幅な改革はこの満鉄改組問題に一応の結着をつけるものであった。この職制改革の眼目は「会社の直営事業を（一）鉄道（二）炭礦（三）産業助長事業（四）地方行政施設に大別し、鉄道を根幹とし各事業経営の統一整備を計った」点にある。鉄道に関しては社線・国線・北朝鮮線の三線に分れていた鉄道関係部局を統合して奉天に鉄道総局を設置し、また新京には新京事務局が設置され、大連本社の占める地位は低下した。（南満洲鉄道 [1976] , 79-81頁）。

こうしてまとめられた四つの機能のうち（四）の地方行政施設は、やがて分離せざるを得ないことが確実であった。なぜならこの職制改革の三ヶ月前の36年6月10日に「満洲国に於ける日本国臣民の居住及満洲国の課税等に関する条約」および「附属協定」、すなわち治外法権の一部撤廃条約が締結されており、その中で37年末迄の附属地返還が定められていたからである。重役会が35年10月25日に附属地施設移譲範囲等に関する決議を行っていることから、この職制改革が地方行政施設分離を視野にいたったものであることがわかる。この改革の一年少しあとの37年11月5日に「満洲国に於ける治外法権の撤廃及南満洲鉄道附属地行政権の移譲に関する日本国満洲国間条約」が新京で締結され、満鉄の行政上の使命は消滅した。（副島昭一 [1993] , 146-50頁、満鉄会 [1986] , 409-45頁。）

しかし満鉄に（三）の産業助長事業を分離してしまう考えはなかったと見てよからう。この機構改革で商事部業務のうち販売業務を分離し、11月1日に日満商事(株)を設置しているが、それ以上の分離を構想していたとは考え難い。この分野の分離はむしろ外生的な要因によっている。決定的な影響を与えたのは37年11月25日の日産の満洲移駐＝満洲重工業開発(株)の設立であった。満鉄はこの満業設立に際して、38年3月2日に昭和製鋼所、満洲炭礦、満洲軽金属、同和自動車、満洲採金の株式を107.5百万圓で満洲国政府に譲渡している（南満洲鉄道東京支社業務課 [1938] , 満鉄会 [1986] , 525頁）。政府はこの株式を満業の資本金の払込に充てた。この後にも満鉄は満洲石油(株)等の持株（評価額1.4百万圓）を譲渡し、さらには後に見るように満洲電業株を開放するなどして鉱工業部門から手を引いて行く。この時にはかつての改組時のような強い反発を見せていない。

36-37年度の二年間の職制改革、附属地返還、満業設立を経て、満鉄は「満鉄王国」でも「満鉄コンサルン」でもなくなり、（一）鉄道（二）炭礦と（三）の残存部分たる調査からな

る企業へと変態するのである。

この変態の過程が財務諸表上にどのように表われているかを次に確認しよう。

5. 3 資金調達

まずはじめに強調すべきは運用調達総額がこの二年間は相対的に少ない、ということである。34年度、35年度の総調達額が234百万圓、208百万圓であったのに対し、36年度、37年度は162百万圓、190百万圓となっている（表3-2）。満洲産業開発五箇年計画が36年度より構想され37年度から実行されていることを考えると、この両年度の総調達額の減少は奇異といってよい。

5. 3. 1 社債

最も重要な調達項目は社債であり、金額は146百万圓であった（表3-3）。しかし36年度が125百万圓であるのに対して37年度は21百万圓と極端に少なくなっている（表3-2）。また、36年度にしても125百万圓のうち45百万圓は35年度の手形借入の返済に廻されているので、実際の調達は80百万圓となる。しかしこの年度の発行額は225百万圓と多い（表5-1）。これは2・26事件を期に第二次の低金利政策が開始された機会を捉えた高金利債の借換発行が多かったためである。この大量発行のためか36年9月に満鉄シ団の拡張が行なわれ、これまでの興銀、正金、朝鮮、第一、三井、三菱、安田、の各銀行に加え、野村銀行および三井、三菱、安田、住友の各信託が新規参加している。しかし10月にはいと資本市場は逼迫しはじめ、預金部資金の放出が行なわれている（日本興業銀行臨時資料室[1957], 275頁）。この年度の満鉄社債の預金部による保有が15百万圓増加しているのは、この預金部資金によって満鉄社債が金融機関から購入されたためと考えられる。（表5-1）

つづく37年度の社債調達がわずか21百万圓に終わったことは、この年度に開始された満洲産業開発五箇年計画にとって大きな衝撃であったと想像される。満鉄は日本から満洲への最も重要な資金の窓口であり、五箇年計画に際してもその資金調達上の役割は大きかったからである。この満鉄の社債発行の不調は次のような事情による。

当時満鉄は経済建設にも努力はしていたが、不採算的な国策線の建設にそれ以上巨額の資本を投下しており、従つて運賃収入を主体とする会社の収益力は漸次低落傾向にあつた。かゝる状態に於て提起された同社の第四次新線建設追加予算（昭和一一年末）は、内地金融市場の梗塞と相まつて必然的に満投資の再検討を喚起するに至り、同社の昭和一二年度資金調達計画は完全に暗礁に乗り上げたのである。（日本興業銀行臨時資料室[1957], 409頁。）

既に36年10月5日～7日の湯岡子会議では満鉄も参加して五箇年計画の基礎案の作成が行なわれており、また12月2日には満洲国と満鉄の資金計画の調整も終了している。36年末の時点で

発表された第四次新線建設追加予算は当然この五箇年計画を前提としていた。ところが日本の資本市場はこの計画に対して「対満投資の再検討」という形で回答したのである。関東軍の方針は「満鉄改組問題」に続いてこの時にも資本市場の反発を受けたことになる。37年11月25日の日産の満洲移駐は、同年5月の陸軍省の鮎川義介への要請によって実現したものであるが（原[1976]，231頁），この時点で要請がなされた背景には、満鉄の資金調達の失敗があるものと考えられる。関東軍はこの失敗によって満鉄以外の資金ルートの確保の必要を痛感したのであろう。

5. 3. 2 社債以外の調達項目

社債以外には株金徴収92百万圓，「その他（負債側）」49百万圓，有価証券の減少48百万圓，「その他資本」48百万圓がある（表3-3）。株金徴収の特徴は、37年度に日本政府持株の払込20百万圓が行なわれていることである（表6-1）。日本政府はこれまで、満鉄設立時点で現物出資を行なったほか、二度の増資に対しても社債の肩代りという形で払込んでおり、実際に資金を供給したことは一度もなかった。36年度の預金部による社債取得に続いて、この年度に日本政府の払込が行なわれたことは重要である。設立以来徐々に資本市場への依存を深めて「資本」的色彩を強めていった満鉄は、第三期になって国家からの資金供給に依存しはじめたのである。

「その他（負債側）」の増減は主として支払手形の項目によるものである。支払手形は37年度に58百万圓増えている（表2-2）。この増加は言うまでもなく37年度資金調達計画が暗礁に乗り上げたための、繋ぎの短期資金導入の結果である。

有価証券の減少は満業設立のために、満洲国政府に上述の五子会社の株式を売却したことの表われである。この売却価格は107.5百万圓であったが、満鉄が譲渡した株式の払込額は78.4百万圓であり（南満洲鉄道東京支社業務課[1938]，1頁），少なくとも29.1百万圓の有価証券売却益を得ている筈であるが、奇妙なことに営業報告書にはそのような利益のあった形跡が見られない。

満洲国は満洲国幣建の満洲国国債を満洲中銀引受にて37年12月1日に80百万圓，38年3月2日に100百万圓，「投融資資金」名目で発行しており（日本興業銀行[1989]），この代り金の一部が株式譲渡の見返として満鉄に交付されたものと推定される。もしそうだとすると、満鉄はこれまで満洲国幣資金に全く依存しておらなかったのであるから、満鉄に対するはじめての国幣資金供給がこのとき行なわれたことになる。37年度に預け金が44百万圓増加しているので、獲得された国幣資金のうち60百万圓強が年度内に投下された格好である。（表2-2）

5. 4 資金投入

5. 4. 1 国線関係

次に投入の方を見ておこう。第三期で最も大きいのは貸金等278百万圓である。それに対して仮払金等が9百万圓となっているのが第二期との大きな違いである。第二期は貸金等が187百万圓で仮払金等が243百万圓と後者のほうが大きかった（表3-3）。国線の新線建設が行なわれた場合には、まず仮払金等に工事費が計上され、完成と共に貸付金に振替えられるのであるから、今期に貸付金として計上された部分と同額が仮払金等から引き落とされたはずである。にもかかわらず今期の仮払金等が9百万圓増えているということは、その合計の287百万圓程度はあらたな新線建設・既設線改良工事の着工があったことになる。年々の国線向け投資額で見ると、貸金等+仮払金等の第二期の平均が143百万圓で今期は144百万圓であるから、概ね投資ペースは等しい。仮払金等がほとんど増えなかったのはこのためであり、新線建設がおこなわれなかったのではない。しかし、五箇年計画が始まっているのに建設ペースが以前と変わらない点は注目に値しよう。

尚、「その他投資」は37年度に63百万圓減っており（表3-2）、これが正しければ国線向け投資のペースが落ちたことになる。しかし、この年度に「仮払金等」と「その他投資」の動きに大きな差がつく理由が見当たらないことと、「その他投資」の36年度迄の数値の出所（高橋[1986]の表9・4、原資料は『第三次十年史』）と37年度以降の数値の出所（満鉄会[1986]）が異なっているので、「仮払金等」の動きを一応優先して考えたほうが安全と判断した。

5. 4. 2 有価証券

有価証券は両年度を合わせると48百万圓の減少となり（表3-3）、36年度は1百万圓の増、37年度は49百万圓の減少となる（表3-2）。この有価証券の減少が第三期と第二期との最も重要な差異である。しかし満鉄が満洲国政府に売却した株式の簿価78.4百万圓を戻すと、両年度で30百万圓程度の投資が行なわれたことになる。

36年度の有価証券の出入りは、新規投資が満洲電業股份有限公司17.6百万圓、満洲軽金属製造(株)3.5百万圓、満洲曹達股份有限公司1百万圓、満洲鹽業(株)0.25百万圓、山東鉍業(株)0.24百万圓、復州鉍業(株)0.12百万圓、満洲石油(株)0.25百万圓、日滿商事股份有限公司3.6百万圓、満洲電信電話(株)0.88百万圓、(株)興中公司2.5百万圓、満洲拓殖(株)1百万圓、鮮滿拓殖(株)2百万圓、満洲林業股份有限公司0.31百万圓、満洲畜産工業股份有限公司0.3百万圓、(株)満洲弘報協会0.08百万圓、満洲市場(株)その他0.1百万圓、であり、回収は帝国五分利付公債2.51百万圓、極東電力会社社債0.04百万圓、満洲電業股份有限公司株式公開による15.13百万圓、撫順炭販売(株)解散による2.33百万圓、満洲電業株式会社設立に伴う大連都市交通株式会社の減資17.6百万圓、満洲弘報協会設立により満洲日報社並盛京時報社外に社財産の現物出

資額0.08百万圓となっている。（南満洲鉄道 [1976]，2736頁。）

大連都市交通(株)というのは、南満洲電気(株)から電気事業部門を切り離し、電車・バス交通事業のみとしたものである。このための減資と改称は36年4月1日に行なわれた。切り離された電気事業部門は、34年11月1日に設立された満洲電業に移されている（南満洲鉄道 [1976]，2641頁）。上の出入りのうち、新規投資の「満洲電業股份有限公司17.6百万圓」と「満洲電業株式会社設立に伴う大連都市交通株式会社の減資17.6百万圓」の金額が等しいのは、満鉄の満洲電業への出資が大連都市交通の減資分の振替に依っていることを示す。また「満洲電業股份有限公司株式公開による15.13百万圓」はこの振替以前に満鉄が満洲電業の株式を売却していることを示す。満鉄はこれ以降、満洲電業の株式を中心とした鉱工業部門の株式の売却を行なう。

『満洲建国十年史』にはこの点に関して次のような記述がある。

昭和十一年―十二年（康德三年―四年）前半には日本経済も略完全操業状態に達したため、生産力拡充を目指す設備建設の為に長期資金の需要が漸く高まり、資本市場が愈々逼迫を告げて、康德三年にはさすがの満鉄も資金調達に困難を来し、その持株の開放を行つたほどである。而して、既に述べた如く、満鉄はこの頃から漸くその固有事業への投資に専念し、特殊会社、準特殊会社への投資は寧ろ回収する方向に転ずるに至つた。（満洲帝国政府 [1969]，515頁。）

37年度の満鉄有価証券の増減は残念ながら正確なところがわからない。第三次十年史の記述が36年度で終わっていることに加え、評価額ベースでは36年9月末時点の明細と38年9月末時点の明細しか発見しえなかったためである。この中途半端な期間の増減の主たるところは表13に示されている。この数値の注目すべき点は、増加している銘柄が、国際運輸、満洲不動産、日満倉庫、満洲拓殖公社、北支那開発、興中公司といった運輸関連・興業拓殖関連に偏っていることである。満鉄の有価証券投資の重点は鉱工業から運輸・拓殖方面に切換えられたのである。尚、満洲不動産とは附属地行政権の満洲国政府への移譲の際に満鉄が保留した地方部所管地方施設の土地建物を経営するために設立された子会社である（満鉄会 [1986]，532頁）。

5. 4. 3 社内事業費・その他

第三期の事業費は50百万圓増加しており、その内訳を見ると鉱工業関係25百万圓が鉄道12百万圓・港湾10百万圓の合計を上回っている。鉱工業の増加の主力は炭礦であり、これは五箇年計画に沿った石炭増産のための投資と見ることができる（表11－3）。尤も、満鉄は撫順炭礦の増産を行なわないという方針を35年に社議として決定し、実際にも増産を極力抑えていたというので（君島 [1986]，609-10頁），この炭礦向けの投資の金額は五箇年計画の規模からすれば相対的に少ないと評価すべきかもしれない。

第三期には「その他（資産側）」が63百万圓も増えているが（表3-3）、これは主として36年度の貯蔵品の増加21百万圓と37年度の預け金の増加44百万圓によるものである（表2-2）。後者は上述の満洲国政府への有価証券売却の代り金の滞留部分である。貯蔵品は営業報告書に「鉄道用品、木石材類、機械其他」とあるが、一体なぜこの年度にこれらが急増したのかはわからない。

満鉄の投資を運輸関連と鉱工業関連にまとめた表15-3をみてみよう。運輸関係合算が306百万圓であるのに対して鉱工業関連合算は10百万圓の減少と全く対照的である。この表からも満鉄の運輸部門への専念が明確に読取れる。

5. 5 営業収支

最後に営業収支を確認しよう。満鉄は36年2月1日から運賃率の改正を実施している。この改正の最も重要な点は従来の距離比例法による運賃算出方法に代えて遠距離通減法を採用したことである。これによって北満の農産物と日本市場との結びつきを強化するのがこの改正の主たる目的であった。ただし社線と国線の同一運賃率の採用は見送られた。

この改正はどのような影響をもたらしたであろうか。まず目につくのが36年度の鉄道の前期比の減収減益である。この減収減益の理由は、「各種視察団体並沿線各地ノ人口増加ニ伴フ汽車通学生等割引旅客ノ増加アリタルニ加ヘ一般旅客ニ於テモ減少ヲ示シ手小荷物運賃ノ引下及満洲国幣制ノ改革ニ伴ヒ銀貨ノ輸送激減等ニ因リ手小荷物運賃ノ減収ヲ来シ」たためであるという（南満洲鉄道[1977]、『昭和十一年度事業説明書』2頁）。「満洲国幣制ノ改革」というのは、35年11月の国幣の日本圓へのパーリンク政策の実施のことである。パーリンク以降、満洲中銀は国幣と銀との兌換を停止し、その結果各支店への兌換用銀貨輸送の必要が無くなり、それが満鉄の運賃収入の減少に一役買ったのである。

鉄道の支出／収入比率で見ても36年度36.1%、37年度35.7%と以前より高くなっており（表4-2）、全体に満鉄の収益力は低下している。また国線との合算で見ても63.3%、62.7%と悪化している（表4-5）。さらに運用利率を見ると36年度が3.1%で37年度が3.0%（表4-6）と、第二期よりも低下しており、これは国線が第二期のような利子支払をなしえていないことを示している。国線の収支状態はかなり悪化していると考えてよからう。

5. 6 小 括

第三期に満鉄は重大な転換点を通過した。満鉄附属地行政権を満洲国へ移譲し、満業の設立によって撫順炭礦を除く主要な鉱工業部門を分離した。満鉄は「満鉄王国」でも「満鉄コンツェルン」でもなくなった。この分離の際に満洲国幣資金の供給をはじめて受け、また社線と国線の統一的経営のための第一歩として鉄道総局を奉天に設置し、新京には新京事務局を設置した。

この新京事務局は37年6月18日に支社に昇格している（満鉄会〔1986〕，66頁）。これらの措置によって大連本社の占める地位は低下し，満鉄は新京に一步接近した。営業面では貨物運賃の遠距離通減制の採用によって収支が悪化し，国線は利子負担に堪えなくなった。

日本の資本市場との関係では，36年度の前半までは資金調達が好調に進んだものの，やがて資本市場が逼迫して資金繰りに苦しみはじめ，36年末の第四次新線建設追加予算の提起によって37年度の資金調達計画は完全に狂った。また日本政府所有株式の払込と預金部による満鉄社債の購入というかたちで設立以来はじめて日本政府資金の提供を受けた。満鉄は植民地機関としての機能と重工業コンサルンとしての機能の双方を喪失して鉄道会社へと変態すると同時に，資本市場の統制と政府系資金の導入という二つの経路で「国家資本」的色彩を強めたのである。

6 日本の資本市場統制と満鉄（第四期 1938年4月1日～1942年3月31日）

37年7月の盧溝橋事件の勃発前後，日本の起債市場は資金梗塞，金利水準の見通し難，公社債利子に対する増税懸念等もあって開店休業状態となった。この梗塞を脱却するため37年9月に臨時資金調整法が制定され，その後の一連の措置によって資本市場は統制時代にはいる。この措置は満鉄の「営利企業」としての性格に大きな変化をもたらしたはずである。この後日本の資本は収益力の高いところではなく，戦争遂行のための重要度の高いところに流れるように変化してゆくからである。まずこの統制進展の具体的な過程を，主として社債市場について確認しておく。

6. 1 日本の資本市場統制

社債消化促進策については，社債担保日銀貸出の優遇措置が37年7月より開始され，38年10月にスタンプ附手形制度が導入された。そのほかに，日本興銀を経由した日銀による社債買入，政府保証債の割引優遇措置，預金部・簡易保険局等政府筋金融機関による社債の引受・買入などが行なわれている。起債市場の直接的統制は37年9月の臨時資金調整法の施行によって始まり，それ以降産業資金供給は政府の認可を要することとなった。更に38年1月には認可を要する業務範囲が拡大された。39年下期以降，起債市場が不調に陥ると，40年10月に社債前貸金の預金部資金による肩代り，証券業者の手持ち社債の預金部買上げ，興銀融資といった措置がとられ，40年第4四半期より社債発行の計画化が行なわれた。大蔵省・簡易保険局・企画院・日銀・日本興銀による起債協議会が設けられ，四半期毎の社債消化能力を策定してこれを官庁筋・シ団親引・公募分に大体三分し，消化をはかることとなった。これを「三分主義」という。このうちシ団の親引分について市中売出自粛の申合せが行なわれているが，社債とは本来債権の証券化によって流通させるための手法であるから，このような申合せが行われたことで社債の

本来の意義＝市場性は喪われたといってよい。日本の資本市場はこの時点で概ね自由市場としての性格を喪失したのである。(竹内 [1956], 109-17頁, 松尾 [1994]。)

この統制深化過程は、37年7月より社債市場の統制が開始され、40年10月に計画化が行われた、とおおまかに二段階に区切ることができる。勿論この統制の深化は、37年7月の盧溝橋事件、39年5月のノモンハン事件、41年7月の関東軍特別演習発動、同年12月8日の対米英宣戦といった戦争の進展に対応したものであった。

6. 2 資金調達

6. 2. 1 社債

このように変化した市場で満鉄は第四期の五年間に社債を1,285百万圓発行し(表5-2)、社債金による調達額は1,113百万圓に達した(表3-3)。これを引受先別に見ると、日本シ団が1,195百万圓、簡易保険局が90百万圓となっている。また第四期には預金部による社債の購入が122百万圓ある。預金部の購入分をすべて日本シ団引受分の買入れによるものとすれば、官庁筋が90百万圓+122百万圓=212百万圓、日本シ団親引+公募が1,073百万圓となる(表5-2)。三分主義に厳密に従えば官庁筋が428百万圓となるはずであるから、満鉄社債は民間引受の比率が三分主義よりも高いことになる。社債市場全体では官庁筋の比率が徐々に高まっていたことを考え合わせると(日本興業銀行臨時資料室 [1957], 540頁)、満鉄債の民間比率の高さは特異である。

日本の事業債残高に占める満鉄債の割合を見ると、38年末以降は23.1%, 22.3%, 22.2%, 20.5%, 18.8%と推移しており(表5-3)、徐々にシェアを下げていることがわかる。満洲国建国以来、日本の社債市場における地位を拡大し続けた満鉄であったが、起債市場になじみのない特殊会社債・満華債等が政府保証を受けて統制の力によって発行され、それらに官庁筋資金が投入されてゆくなかでは、シェアを低下させざるを得なかったのである。起債市場統制化の過程で、各社債の引受シ団が拡張されてゆくが、満鉄シ団も41年10月に再度拡張され、名古屋、愛知、神戸各銀行が新たに参加している。

第四期の社債による資金調達は、以前のように発行条件やタイミングの設定に苦慮する必要はなくなり、起債計画のなかにどれだけ組込まれるかが全てとなっていた。総会想定問答(41年度)の十八「(問) 本年度ノ起債が予定通り進捗セサル場合ノ資金対策アリヤ」という質問に対して準備された回答は、「(答) 最近ノ情勢ヲ見マスト別段対策ヲ用意スル必要ハナイ様ニ考ヘマス」というものであったが、これは単なる逃げ口上というよりも上述の事情を反映した本音の回答と考えてよいであろう。尚、総会想定問答(42年度)の十六にも全く同じ問答がある。

6. 2. 2 増資

社債に続く調達項目は株金徴収410百万圓であるが（表3－3）、第四期には40年1月20日に第三次増資が実行されている。規模は増資額12,000千株、600百万圓であり、五回に分けて毎年均等の払込とされた。このうち半分は日本政府の引受であり、40年7月1日に30百万圓が払込まれた。残り半分のうち4,000千株200百万圓は旧株2株につき1株の割合で旧株主に、400千株20百万圓が社員にそれぞれ額面で割当てられた。この時の増資で特徴的なのは残り1,600千株で、そのうち1,000千株50百万圓が満洲国政府に額面で割当てられ、600千株30百万圓分が1株につき10圓のプレミアムで満洲国貯金部に割当てられた。満鉄の株式がついに満洲国政府の資金によって購入されたのである。満洲国政府引受分の配当は定款によれば日本政府株式に準じて取扱うものとされている。この株式保有によって満洲国は理事1名、監事1名を派遣することになる。満洲国による満鉄株式の取得は満鉄の「満洲国化」の第一歩であった。日本政府以外の部分の払込は10月1日に完了し、11月6日に報告総会が開催された。（満鉄会〔1986〕、549-51頁、蘇崇民〔1990〕、490頁。）

払込の内訳を見ると、総額410百万圓のうち日本政府が230百万圓、満洲国政府が30百万圓、民間が150百万圓となっている。この民間には満洲国貯金部が含まれており、三年分18百万圓を払込んでいるはずなので、純粹の民間は132百万圓ということになる。それゆえ、第四期の民間払込の占有率は32.1%となり、資本市場の統制開始以前に較べて急落している。また、満洲国関係が11.7%を占め、このほかに貯金部がプレミアム6百万圓を株式払込とともに支払っていることは重要である。（表6－2）

「その他資本」増加139百万圓はほとんどが各種積立金の増加によるものである（表3－3）。満鉄は貨物運賃の引下げと、社線本線経理一元化を行い、またインフレーションの下で運賃が相対的に低くなるという困難に晒されながらも、内部留保を相当おこなっていたのである。

6. 3 資金投入

6. 3. 1 国線関係

次に投入の側を見よう。第四期の最大の項目はやはり貸金等であり、金額は841百万圓である。これに仮払金等390百万圓を加えると1,231百万圓となる（表3－3）。国有鉄道の事業費のほうから見ると、38年3月～43年3月の総残高の増加は856百万圓であり（表10－1）、38年9月～43年3月の満洲国鉄道借款の増分841百万圓と概ね見合っている（表8）。第四期の国線拡充がほとんど全て満鉄の投資に依ったことがわかる。

満洲国鉄道借款の内容は多少の質的变化がある。それは「既設線改良施設借款」の急増である。この項目は36年9月から計上されるようになり、43年3月時点では580百万圓と満洲国鉄道借款の総残高1,454百万圓に対して39.8%を占めるまでに急増した。この項目の38年9月～

43年3月の増加は411百万圓であり、全体の増加841百万圓に対して48.9%を占めている。このことは、満鉄の国線投資が新線の建設から既設線の改良に重心が移りつつあることを示している。(表8)

6. 3. 2 社内事業費

次に社内事業費を見よう。この項目は第四期に353百万圓増加している。その内訳は、鉄道が305百万圓、港湾27百万圓、鉱工業212百万圓、地方190百万圓減少となっている(表11-3)。地方が大幅に減少しているのは満鉄附属地行政権の移譲に伴い地方部が廃されたためである。満鉄は附属地施設のかんりの部分を手放したが、この施設の37年12月1日現在の財産価格は満洲国関係32百万圓、日本政府関係23百万圓の合計55百万圓と査定された。この譲渡は満鉄の主張の通り有償にて行くとされ、代償として日本政府より北朝鮮鉄道の一部が譲渡されることとなった。補償が実行されるまでは満鉄が施設の所有権を維持し、満洲国政府・日本政府機関に占有させる形式をとった。補償の実行はずっと遅れ、45年4月1日であった(満鉄会[1986], 424-31頁)。

「地方」が消滅した38年度に「その他」が143百万圓増加しており、さらに41年度に「その他」が133百万圓減少して鉄道が141百万圓増加していることから、移譲されなかった施設が一旦「その他」に振替えられ、そのあと鉄道に含められたと考えられる(表11-2)。¹

譲渡された部分は北朝鮮鉄道の譲受を見込んで鉄道に振替えられたようである。38年度の鉄道の増加54百万圓と「その他」の増加143百万圓の和197百万圓が、地方の減少190百万圓と概ね見合っていることがこの推定の傍証である(表11-2)。そうだとすると、この年度の鉄道の増加54百万圓のうち47百万圓程度は実際の投資ではないことになる。それゆえ実際の鉄道投資を知るには、第四期の鉄道項目の増加305百万圓から、47百万圓と133百万圓を差引く必要がある。すると125百万圓ということになるが、この金額は鉱工業の212百万圓を大きく下回っている(表11-3)。

鉱工業の内訳は炭礦が113百万圓、製油工場が19百万圓、第二製油工場が60百万圓、石油液化工場が11百万圓、製鉄工場が8百万圓となっている。第四期も撫順の炭礦に対する投資が過半を占めている(表11-3)。これまで停滞していた社内の鉱工業への投資が再開されたのである。

¹高橋[1986]の表9・32の註1に「1940年度社内事業費のうち「鉄道」は少な過ぎるし、「その他」が多過ぎる。鉄道は550,000千円、「その他」は1億円程度が適当である。」という指摘があるが、これはここで述べた附属地関係施設の処理に起因している。高橋流に補正するならば、「その他」が41年度に133百万圓減っており、通常この項目はほとんど出入りがないことを考慮すれば、41年3月の「鉄道」444百万圓に133百万圓加えて577百万圓、その他は同額減らして71百万圓程度とするのが適当であろう。

満鉄の資金調達と資金投入（安富）

製油工場というのは撫順のオイルシェール工場のことで、この工場は28年1月の重役会で建設が決定され、29年秋に完成している。この時点で粗油年産能力100千トンであり、36年に140千トン工場に拡張され、さらに五箇年計画に対応して300千トン生産計画を建て、五箇年計画終了時点で生産能力282千トンに達した。粗油年間生産量で見ても32年に72千トンであったものが38年度144千トン、42年度256千トンと増加した。これは当時の日本の国内石油生産量の二倍に当るといえる。しかしその後原料の供給不足と品質劣化により生産量は減少した。（東北物資調節委員会研究組 [1948a], 下巻95-7頁, 表8及び表10, 大蔵省管理局 [1947], 346-9頁, 満史会 [1964], 下巻617頁, 満鉄会 [1986], 347, 375-8頁）。この拡張の為に19百万圓が投じられたのである。

第二製油工場の方は200千トンの粗油製造を目指して39年度より建設が始められたが、資材難により進捗を見なかった。41年度になって日本政府の援助斡旋により建設が再開され、終戦時には一部施設が完成したというが、実際の生産活動はほとんど行われなかったようである（満鉄会 [1986], 347頁）。第四期に投入された60百万圓は無駄となったことになる。

石炭液化は34年から研究が開始され、技術上の問題によって難航し、37年より設計建設に着手、39年に第一次建設を完了、41年に自動車ガソリン・航空ガソリンが生産された。この技術は42年度の段階で「漸ク企業化ノ域ニ迄達シ得タ（総会想定問答（42年度）三二）」という。一方、満洲には別に吉林人造石油（株）（資本金二億円全額払込済、満洲国政府70百万圓、帝国燃料70百万圓、日本窒素60百万圓）があり、朝鮮人造石油阿吾工場で工業化に一応成功した野口式直接液化法による生産を目指して日本窒素が経営していたが、技術的に行き詰り膨大な設備が遊休状態にあった。この会社の更生策として満鉄の技術を導入し経営者を満鉄に替えることとなった。そこで満洲人造石油（株）（資本金50百万圓、満洲国政府35%、帝国燃料興業（株）35%、満鉄30%）が設立され、撫順の工場はこれに売却され、その拡張工事と吉林工場の改造工事を45年3月に完了する予定であった（日本銀行新京駐在参事 [1943]）。しかし結局、44年には石炭液化を中止し、通常のガソリン精製に切換えた（満史会 [1964], 下巻171頁, 満鉄会 [1986], 348, 386-92頁）。この投資も概ね失敗に終わったのである。

製鉄工場に計上されているのは特殊鋼生産工場への投資であり、37年より撫順に試験工場の建設を開始し、39年4月に第一期工事を、41年6月に第二期工事を一応終了した。更に44年度までの三ヵ年継続事業として特殊鋼年産二万トン産出計画を立案し施設の拡充を行った。44年度には生産高鋼塊一万二千トンに達したという。この工場への投資額は相対的に少ないが、一定の成果を挙げていたようである（満鉄会 [1986], 382-6頁）。

6. 3. 3 有価証券

有価証券に対する投入は181百万圓である。この金額は貸金等と仮払金等の合計1,231百万圓

の7分の1程度に過ぎない(表3-3)が、その内容にははっきりとした特徴が見られる。38年9月～43年3月迄の増分を見ると、鉱工業と興業拓殖はそれぞれ5百万圓と8百万圓の減少であり、運輸倉庫関連だけが172百万圓と増加している(表12-3)。第四期に売却された銘柄で重要なものは興中公司与満洲電業である。満鉄は興中公司を35年12月に華北進出の過程で設立したが、38年11月に設立された北支那開発(株)にその全株式を譲渡した(満鉄会[1986], 529-30頁)。満洲電業は40年に満洲国特殊法人となり、満鉄はその持株を徐々に手放すことになる。41年6月には満洲電業株式を、従来の持株全てと増資新株式を併せて簡易保険局に売却しており、満洲電業は満鉄との資本関係が無くなった(総会想定問答(41年度)二〇)。とはいえ満鉄出身の山崎元幹が満洲電業副理事長となり、さらにそこから満鉄副総裁に転じ、後に総裁に昇進するなど、満鉄との人的関係は残存した。

これに対して増加した株式で最も重要なのは華北交通株式である。日本軍が盧溝橋事件以降華北に侵入するのに追隨して満鉄も各地に事務所・出張所を設置し、37年8月27日に北支事務局を天津に置いた。38年末には華北の主要鉄道を北支事務局が管理するに至り、満鉄は二万人近い従業員を派遣した。しかし華北の鉄道を満鉄が直接経営するには至らず、39年4月17日に華北交通(株)が設立され、満鉄は同社に13千人の人員と資本を提供することとなった(高橋[1986], 727-9頁, 満鉄会[1986], 341頁)。この華北交通に対して満鉄は資本金300百万圓のうち120百万圓を出資し、150百万圓を北支那開発が、30百万圓を中華民国臨時政府が出資している。満鉄は以降42年11月まで五度にわたって24百万圓ずつ払込を行っている(満鉄会[1986], 533-4頁)。ここで注意すべきは華北交通への投資額が120百万圓にとどまったことである。この金額は43年3月末の満鉄の総資産4,237百万圓の僅か2.8%であり、同時点の満洲国鉄道借款残高1,454百万圓の12分の1にしかあたらない。満鉄の華北進出といっても資金的にはこの程度であった。山崎元幹の言うように、「満洲重工業の設立で憂鬱になった満鉄社員は、北支に進出して心機転換をはかろうとした」といっても「満鉄は満洲で為すべきものが猶多」かったのである(満鉄会[1973], 502頁)。

これ以外にも国際運輸、大連都市交通、満洲不動産といった運輸倉庫関係と、大同炭礦といったところに投資が行われている。(表13, 表14)

このように有価証券では運輸関係へのシフトが明確に見られる。投資を鉱工業と鉄道に分けた表15-3でも、運輸関係合算が1,734百万圓、鉱工業が207百万圓と圧倒的な差を見せている。尤も既に指摘したように、事業費の鉄道投資は二億圓ほど過大評価になっている。

6. 4 営業収支

次に営業状況を見よう。第四期には幾度か運賃の改定が行われている。まず38年度に大幅な貨物運賃の改定・引下げが行なわれた。元来、満鉄の運賃は高過ぎるという批判が強かったが、

満鉄は附属地行政をはじめとした鉄道経営以外の使命の実行に多額の経費が掛かるという口実の下に高率運賃を維持してきた（高橋 [1986] , 730頁）。しかしもはやそれらの任務を喪った以上、運賃の引下げは不可避であった。

38年の改正の要点の第一は36年の運賃改正で見送られた社線国線運賃の単一化である。この単一化によって遠距離輸送貨物は大幅な運賃引下げとなった。第二の要点は品目運賃率の新設である。この品目運賃率の主眼は、まず石炭運賃の値下げによって重工業地帯から遠く離れた炭礦の開発を可能にすることにあった。これは五箇年計画に対応した措置である。また大豆輸出を増加せしめ国際収支を改善する目的で大豆運賃も引下げられた。しかし実際には日本市場において大豆粕が化学肥料によって駆逐されたことと、39年度より開始した農業統制機関を通じた農産物蒐荷政策が失敗に終わったことによって、大豆輸送量は伸びるどころか惨落し、満鉄はその収益源泉に大きな打撃をうけることになる。（高橋 [1986] , 730-3頁。）

42年1月1日に今度は一転して値上げ改正が行なわれる。満鉄の輸送量は工業生産の急増、日本の支配の浸透による「治安」の改善、「北満振興計画」による「奥地」の開発、華北からの労働力の移動、日本人移民、軍事輸送の増加、等々のゆえに旅客と鉱工業品の輸送量が急増し、この結果、満鉄運賃体系のなかで運賃負担力の大きい穀物類の比率は減少した。しかも修正五箇年計画発動以降の積極的な資金散布によってインフレーションが進行し、満鉄の経営は徐々に苦しくなっていた。42年の運賃引上げはこのような状況の下で行なわれたが、低物価維持という「国策」的目標のために、最小限の引上げとなった。この貨物運賃は44年まで維持されたが、43年以降の急激なインフレーションの進行の下では採算の維持が困難となってゆく。（満鉄会 [1986] , 221-5頁。）

旅客運賃は36年2月1日以降では、次に述べる「社線国線経理一元化」に伴って40年12月1日に、それまで割安であった社線運賃率を国線運賃率に合わせる形で値上されている。この改定によってキロ当り運賃率是一等五銭、二等三銭、三等一銭八厘となった。続いて41年10月1日に再度値上げされ、一等六銭、二等四銭、三等二銭一厘となり、満洲国が通行税を設けたので、その取立をおこなうことになった（満鉄会 [1986] , 202-3頁）。

この間、40年度に「国線社線経理一元化」が行なわれている。この「一元化」は社内的なものではなく、政府との契約変更によるものであった。昭和十五年四月一日実施取極事項では、

1. 満鉄に対する満洲国政府の諸借款は新旧とも無利子とし、既往未整理の借款利息は契約の当初に遡り之を免除す。
2. 委託満洲国々有鉄道等の営業収支は、満鉄固有の営業収支と区分せざることとし、満鉄自体の計算に於て之を行う。
3. 満鉄は満洲国政府に対し毎年報償金一、五〇〇万圓を納付す。
4. 別表記載の満洲国々有鉄道関係諸公債等の元利償還は、満洲国政府の負担に於て之を行う。

5. 満洲国政府に対する在来の納入金制は一括之を廃す。

(満史会 [1964], 上巻262頁。)

と定められた。すなわち「新契約では(一)満鉄は国鉄借款の之迄の延滞利息一億圓を抛棄する, (二)右借款の利息は今後も取らない, (三)国鉄の経営は素より収支計算も満鉄が全責任を負ひ, 満鉄より一ヵ年一千五百万圓の上納金を満洲国政府に支払ふことを取極め, 従来別れてゐた社線と国線の収支計算を一本にしようといふのである。詰り満鉄としては満洲国政府に対し延滞利息を棒引する代りに, 十五年度以降は年に千五百万圓を上納すればよい」(『東洋経済新報』昭和十五年二月二十四日, 62頁)ということになったのである。

第四期の営業収支の推移においてまず重要なことは、償却/収入比率が社線国線一元化以前と以降で全く違っていることである(表4-1)。39年度に7.3%であったものが40年度にはわずか3.0%に急落している。以降、この水準は多少回復するが、以前の水準には到底至らない。これは国線の減価償却率が社線に比して相当低いことを示している。国線は社線よりも新しい設備が遥かに多く含まれているのであるから、本来ならば国線の方が高率の償却をせねばならないことを考え合わせると、国線の収益力は数字に表われたよりも更に低いものと推定される。表4-5を見ると、収入は38年度の421百万圓から42年度の864百万圓へと倍増しているが、収支/収入比率は65.8%から77.5%へと悪化している。これに先程の減価償却部分を勘案すると、満鉄の収益力は深刻な低下を示していたことがわかる。

この収益力低下は満鉄社員の待遇にも影響したようであり、総会想定問答(41年度)には、「三九(問)満鉄社員ノ給与ガ悪イトノ風評アルカ如何」「(答)最近物価ノ著シキ高騰ニ依リ社員ノ生活カ窮屈トナツテ参リマシタコトハ事実デアリマスカ之ニ対シテハ種々研究ノ上逐次改善シツツアリマス」という問答がある。

41年度は全体の純損益が前年度に比して減少しており(表4-1)、高橋[1986]はこの減益を以って満鉄経営破綻の開始の指標としている(高橋[1986], 807頁)。しかしこの減益は「前年度益金中ニハ増資ニ依ルプレミアム六百万圓ノ特殊収入カ含マレテ居リマスシ又本年度ハ昨年度ニ比シ償却却費モ相当ニ増加シテ居リマスノ之等ヲ併セテ考慮シマスト實際ノ営業成績ハ昨年度ヨリ却テ良好トナツテ居リマス(総会想定問答(41年度)一)」とのことである。鉄道の損益は改善しているので、この減益を破綻の指標とするのは無理がある。

尚、利子収支が40年度から急に悪化しているが、これは社線国線經理一元化のために、国線からの利子所得がなくなり、鉄道収入のほうに振替わったためである。

6. 5 小 括

最後に第四期の満鉄の資金調達と資金投入を概観しておこう。調達の側では社債金が1,113百万圓、株金調達が410百万圓、「その他資本」139百万圓が、主たるところであり、投入は貸

満鉄の資金調達と資金投入（安富）

金等841百万圓、仮払金等390百万圓、事業費353百万圓、有価証券181百万圓となっている（表3-3）。重要な変化は調達総額の変化である。第三期の二年間の調達は162百万圓、190百万圓であったが、第四期の五年間は224百万圓、374百万圓、367百万圓、410百万圓、429百万圓と膨張している。これはいわゆる日満支戦時インフレーションの進行によるものである。しかし第四期の満洲国インフレーションの進行は単調ではない。修正五箇年計画の発動以降41年夏の関東軍特別演習に至るまで、満洲中銀による急激な資金の国内への散布が行なわれたあと、巨額の日本圓軍事費の送金によるインフレ圧力を削減するために国内資金投入を42年にかけて一旦圧縮しているのである。それゆえ満鉄は深刻な資金不足に直面し、日産から継承した日本国内の子会社の株式を大量に売却している（安富 [1991] [1993a] を参照のこと）。しかるに満鉄は満洲中銀による金融引締の影響をほとんど被っていない。これは満鉄の資金調達源が主として日本の資本市場にあり、満洲国内の動向と一応無関係であったためである。

それゆえ満鉄は日本の資本市場の変化から自由でありえず、これまでの全面的な民間資金依存を離れ官庁筋資金にも依存するようになった。それでもまだ満鉄の民間資本依存率は高かったが、民間資本はもはや従来の自由を喪失していた。この意味で満鉄は植民地経営機関としての役割を喪失すると同時に、資本的には「国家資本」化していったのである。そして第三次増資を通じて満洲国幣資金の受入を開始し、国幣資金流動とも関わりを持ちはじめた。この国幣資金受入を通じて満鉄の「満洲国化」が始まった。この国幣資金の受入は、41年7月に発動された関東軍特別演習以降、満洲国に巨額の日本圓軍資金が供給されたことと関係がある。この軍資金供給によって満洲中銀は日本圓過剰に苦しみ始め、もはや満鉄の調達する日本圓資金を必要としなくなったのである。（安富 [1993]。）

第四期の満鉄は戦争とインフレーションの進展の中で徐々に苦しい経営に迫られていった。資本市場の統制強化は満鉄の「資本」的色彩を弱めて「国家」的色彩を強化したかに見える。同時に機構面あるいは資金面に於ける「満洲国化」が始まった。これらを象徴するかのように、第四期の最終時点の43年2月28日、満鉄のシンボル列車特急「あじあ」の運転が停止し（満鉄会 [1986] , 624頁）、3月23日には満鉄本部機構の改革と新京移転が決定された。

7 満洲国化（第五期 1943年4月1日～1945年8月15日）

7. 1 最後の機構改革

「会社は昭和18年5月1日決戦下満洲国の対日寄与増強、北邊鎮護の重大性に対処、併せて支那事変以来急激に加重せる会社業務の処理機構簡捷化狙ふ目途の下に会社創立並鉄道総局創立（昭和11年10月）にも匹敵すべき職制の大改革を断行した」（南満洲鉄道 [1943] , 19-20頁）。本部機構の新京移駐と鉄道総局の解消、企画局の新設を主眼とするこの改革は、徐々にすすめ

られた満鉄の「満洲国化」に一応の結着をつけるものであった。総会想定問答（42年度）の二五にこの件に関する問答が出ている。

（問）今次職制改正ノ意義如何又満鉄本部機構ノ新京移行ト法人格ノ關係如何

（答）時局ノ進展ニ即応致シマシテ会社業務全般ノ徹底的簡捷化ト企画統制力ノ強化ヲ企図致シマシテ組織ノ革新的編合ヲ致シマスト同時ニ本部機構ノ中枢ヲ可能ナ最大限ニ新京ニ進駐致シマシテ戦時下国防経済ノ緊急ナル要請ニ対応シ以テ日満国策ニ対スル積極的ナ寄与協力ヲ為シ得ル体制ヲ確立スルコトト致シマシタ

次ニ本部機構ノ中枢ヲ新京ニ移駐セシメルト申シマシテモ本社ハ依然トシテ大連ニ置イテアリマシテ法人格ノ問題トハ全然關係アリマセン

この新京移転は実質的な満洲国化ではあっても、満鉄を満洲国法人化するものではなかった。しかしそれも時間の問題であったかもしれない。この年度にはこれ以外に、次のような資金面での満洲国化の決定もなされている。総会想定問答（42年度）一七に、

（問）満鉄ハ社債ノ一部ヲ満洲国内テ発行スル計画アリヤ

（答）満洲国ノ金融情勢如何ニ依ツテハ（以上を線で消去）社債ノ一部ヲ満洲国内テ発行スル考ヘテス

という問答がある。一年前の総会想定問答（41年度）一九では同じ想定質問に、

（答）左様ナ計画ハアリマセン

と答えているので、この二つの総会の間に満洲国内の社債発行が決定されたわけである。

もちろんこのような決定は満鉄が単独でおこなったものではない。日本銀行新京駐在参事の報告によれば、「昭和十七年度ハ日銀代理店資金受入額ノ見透困難ナリシ事情モアリ之ヲ考慮外ニ置キテ対満投資ヲ決定シタルカ、昭和十八年度ハ右ヲ考慮ニ入レ且ツ日本ヨリノ輸入ノ圧縮ヲ併セ考ヘテ、対満投資ニ圧縮ヲ加ヘ」ることになった。即ち、軍事費送金部分を勘案し、その分対満投資を圧縮して資金の満洲国内自給化が図られたのである。この圧縮実行のために満洲国経済部が策定した「産業資金国内自給化法策ニ伴フ康德十年度対満投資ノ圧縮措置要綱（案）」に於いては、満業をはじめとする満洲国主要企業の日本圓建社債の具体的な発行削減が検討されており、そのなかで「満鉄ハ国内ニ於ケル資金支払ノ状況及政府出資ノ關係ヲモ考慮シ、新ニ国内社債引受ノ方途ヲ拓キ約一億圓程度ヲ国内ニ轉換セシム」という方針が出されている（日本銀行新京駐在参事 [1943a]）。満鉄の国幣建社債発行は満鉄の意志と言うよりも、この満洲国の方針に従って行われたものとするのが適当であろう。

満鉄の資金調達と資金投入（安富）

最初の国幣建社債は43年12月10日発行の第99回社債50百万圓であり、満洲中銀総額引受で発行されている。本部機構の新京移駐と満洲国内の社債発行の決定が同時期になされたことは偶然ではなかろう。このあと44年5月20日には新京支社が廃止されたが、これは新京が事実上の本社となったことの象徴である。

7. 2 資金調達

7. 2. 1 社債

43～44年度の社債による調達は641百万圓である（表3－3）。発行高は770百万圓でそのうち日本シ団引受が480百万圓、満洲中銀引受が290百万圓であり、簡易保険局による引受はなく、預金部による購入もない。満洲中銀引受がこれら官庁筋資金を肩代した格好であるが、その占有率は第四期の簡易保険局や預金部よりも大きい。しかも国幣建社債には借換目的のものはなく償還も始まっていないので、発行額と調達額の差額129百万圓は日本圓社債の借換・償還によるものであり、実質的な調達で見ると日本シ団351百万圓、満洲中銀290百万圓となる。44年度に限るなら日本シ団175百万圓、満洲中銀210百万圓となってその地位は逆転している。（表5－1，2）

45年度は社債の増加が258百万圓（表3－3）、発行額が300百万圓でそのうち日本シ団が220百万圓、満洲中銀が80百万圓と満洲中銀の比重が下がっている（表5－2）。これは「その他（負債側）」の増317百万圓と関係があろう（表3－3）。この増加の主たるものは他店貸借313百万圓であるが（表2－2）、これは主として満洲中銀からの借入と推定される。社債発行手続を行うまでの繋ぎ資金を借入れたならば支払手形の項目が増えるはずなので、この借入は長期借入と考えられる。終戦時点で満洲中銀が満鉄に対して持っていた債権額は516百万圓であり（表7）、国幣建満鉄社債370百万圓を満洲中銀が全てそのまま保有していたとしても、少なくとも146百万圓は社債以外の形態、恐らくは貸付金、の債権があったことになる。満洲中銀は45年1月末時点では満鉄に対する貸付を行っていないので（日本銀行新京駐在参事[1945a]）、この債権は45年度に生じた可能性が高い。これが満鉄側の他店貸借増313百万圓に対応していると考えるのは自然である。もしこの他店貸借の全てが満洲中銀借入であれば、満洲中銀からの調達は80百万圓＋313百万圓＝393百万圓程度ということになり、日本シ団からの社債調達額220百万圓を大きく上回る。

また後で述べるように資産の側で現金が急増していることから、この巨額貸付のかかなりの部分が現金で支払われたものと考えられ、この特異な貸付形態からこの貸付が緊急事態に対応するための現金供給であったと推定される。恐らくその用途は単純な事業資金ではなく、空襲あるいは終戦処理に対応するためのものかと思われる。

日本シ団の引受は43年度が230百万圓、44年度が250百万圓と頭打ちになっており（表5－1）、

日本社債市場の事業債総残高に占める満鉄社債の割合は42年～44年で18.8%, 17.5%, 14.9%と下落している(表5-3)。また満洲国内においても満鉄国幣建社債の発行額290百万圓は、満業の43年4月～45年3月の国幣建社債発行額発行高795百万圓の半分以下にとどまっている(表5-2, 安富[1993a])。このように、満鉄の資金調達量は拡大を続けたにもかかわらず、他の機関の調達が異常な拡大を継続したために、そのシェアは日本においても満洲国においても低下した。ただ、満業社債が満洲興銀引受であり、満鉄社債が格上の満洲中銀引受である点は興味深い。満鉄が満業より格上だったことを暗示している。

7. 2. 2 増資

社債に続く資金調達源はこの期も株金である。株金徴収は43～44年度で314百万圓であり、社債に対する比率はかなり上昇している。このうち日本政府による払込が194百万圓と多いが(表6-2), これは44年度の払込で一般募集株の払込が終了してしまうことから、それに合わせるために44年度に日本政府が払込未済分をまとめて払込んだためと考えられる。満鉄株式はこの時点で全て払込まれたので、第四次増資が企画される。総会想定問答(42年度)二十の「満鉄ハ更ニ増資ノ計画アリヤ」という問に対して「近イ将来ニ増資ノ問題カ生スルコト思ハレマス」と答えており、この増資は既定の方針であった。

具体的には45年1月20日の臨時株主総会で20,000千株1,000百万圓の募集決議を経て日本政府に10,000千株500百万圓、満洲国政府に3,500千株175百万圓、一般公募6,500千株325百万圓の割当が行われた。第一回払込は満洲国政府が7月1日に43.75百万圓、日本政府が7月30日に125百万圓をそれぞれ行った。一般公募は6月1日現在の株主にたいして旧株4株に1株の割合で割当て、残りが社員割当と一般公募に振り向けられた。これらの第一回払込金は81.25百万圓であり、日本興銀と満洲興銀で受け付けられた。日本興銀は終戦までに70,170,689圓受け付けた。満洲興銀分は不明である(満鉄会[1986], 551頁)。表3-2の45年度の株金徴収は250百万圓となっているが、これは第一回払込予定額であって、実際の払込済額はそれよりも少ないはずである。この増資に関する増資報告総会は9月20日開催予定であったが終戦の為に開催されなかった(満鉄会[1986], 552頁)。尚、表2と表3の終戦時の数値は決算を経たものではなく、戦後処理の過程で作成されたものであって、それ以外の各期末の数値と多少性格を異にしている点に注意すべきである。

この増資の以前に、満洲国貯金部は第三次増資の際に購入した満鉄株式を満洲国内向けに公開している。この売出しは「浮動購買力吸収・地場資金動員」を目的としたもので、大興公司株式の公開が公募額の「十倍余ニ上ル応募申込」という成功を収めたのを受け、「貯金部所有ノ満鉄株六十万株ノ内十万株(四十圓払込済)ヲ、満洲中銀下請証券会社ヲシテ一般ニ公開セシムルコトナリシカ成績如何ニヨリテハ更ニ其ノ残余ヲモ全部公開ノ方針」であったという

満鉄の資金調達と資金投入（安富）

（日本銀行外事局管理課 [1943]）。この文献にはこの公開が実行されたかどうかの記述はないが、貯金部の所有株式が42年12月から43年12月の間に5百万圓減っていることから、実行された可能性が高い（安富 [1991] ,表 5）。この売却は直接には貯金部の資金調達であったが、あと一回払込が残っているので、その部分は満鉄への資金供給となる。またこの売出がいわゆる「満系」を主たる対象としていることにも注意すべきであろう。33年度の増資の際には「満人の申込は新京に於て一口一〇〇株のみにすぎなかった」のである。もしこの売出しが成功したのであれば、第四次増資の満洲興銀受付分にも「満系」の応募が多少は含まれていたものと考えられる。

7. 2. 3 その他の調達項目

社債・株金以外に43～44年度では未払金＋仮受金が177百万圓、「その他（負債側）」が169百万圓とかなりの金額になっている（表3－3）。未払金が増えるということは支払を遅らせているという意味であり、満鉄が全体に資金繰が苦しくなったと考えれば理解し得る。仮受金が増えるという事態は一般に、なんらかの形で生じた利益を決算の際に当期利益として処理しないでいる場合や、支払だけを先に受けて商品・サービスの提供を行わないでいるようなときに生じる。しかし44年度に45百万圓もの仮受金の膨張がなぜ生じたのかは不明である。「その他（負債側）」の大宗は社員貯蓄と社員身元保証金の増加である。これは満洲国の国民貯蓄運動の結果と考えられる（表2－2）。45年度では「その他（負債側）」が急増しているが、これは先に述べた借入金の急増によるものである。尚、45年度の「その他資本」が82百万圓の減少となっているのは、「停戦時」の貸借対照表が決算を経て作られたものではなく、当期利益が計上されていないためである。（表3－3）

7. 3 資金投入

7. 3. 1 国線関係

次に投入の方を見ると、43～44年度では貸金等461百万圓が最大である。しかし満洲国鉄道借款の増加額はそれよりもやや少ない435百万圓であり、これは事業費445百万圓を下回っている。また、仮払金等が320百万圓と膨らんでいるにもかかわらず、工事中の国線建設改良費を意味する「その他投資」がわずか70百万圓となっていることは注意を要する。差額の250百万圓は国線以外に投入されたことになる。（表3－3）

これを予算の方から見てみよう。表16によると、「新線及複線建造費」の「安奉線」の欄が43年度64百万圓、44年度56百万圓と大きくなっている。「新線及複線建造費」の「安奉線以外」の欄の金額の総投資額に対する比率は42年度には30%であったものの、43年度以降は19%、23%、22%と減少している。この表では施設改良費の国線社線の分離が困難なので断言はでき

ないが、国線建設改良工事以外の分野に投資の重心が移動しつつあったと考えられる（表16）。尚、安奉線に対する投資とは、42年12月1日より開始された海運物資の陸送転嫁輸送に対応するためのものである。これは船舶の不足と制海権喪失に対応するために関内・満洲・朝鮮間の物資輸送を鉄道で代替するという試みであり、このために安奉線の複線化が必要とされたのである。またこの陸送転嫁輸送に関連して満鉄の幹線たる大連-新京を結ぶ連京線の金州-大石橋間が単線化され、また大連埠頭の軌条の一部も撤去され、その資材を朝鮮鉄道に提供している（高橋 [1986] ,794-5頁）。こういった措置は大連中心主義の完全な消滅を意味している。

7. 3. 2 社内事業費

43～44年度の事業費の内訳は鉄道が295百万圓と大きい（表11-3）、これは44年9月1日に安奉線の複線化工事が完了していることと関係があろう（満鉄会 [1986] ,172頁）。予算では120百万圓が43～44年度で安奉線に投入されることになっている（表16）。鉄道が大きくなったために鉱工業の比重は下がっている。鉱工業の内容は分からないが、予算の方で見れば（表16）採炭施設と東製油工場施設が大宗を占めており、石炭液化工場の分離を除けば、第四期と大きな差はない。有価証券投資は83百万圓と少ない（表3-3）、部門別に見ると、運輸倉庫関係が76百万圓と依然多いものの、鉱工業が60百万圓と相当に伸びている（表12-3）。前者は主として国際運輸・大連都市交通・満洲不動産・日満商事といった銘柄に対する投資である。特に国際運輸に対する投資が33百万圓と多い（表13）、これは農産物蒐荷が満洲国の主要な課題となり、その為の農産物小運送を担当させるべく、44年度に満洲国政府も出資して100百万圓の増資が行われたためである（満鉄会 [1986] ,528頁）。鉱工業は主として44年4月の（株）富錦鉱業所の設立と既述の43年11月設立の満洲人造石油（株）に対する出資である。尚、表12-3の第五期の株式投資の合計が表3-3の有価証券投資と一致しないのは、満鉄会 [1986] に掲載されている最終段階の満鉄有価証券保有リストが評価額ではなく払込額で表示されているためである。

7. 3. 3 終戦直前の資金投入

45年3月～8月の投入では満洲国鉄道借款の伸びが642百万圓と大きい、これは仮払金等の減少396百万圓と対応し、終戦処理の過程で仮払金・未収金かなりの部分を一気に振替えたためではないかと推定される。これらを差引すると国線向けの投入は最大で246百万圓となる。事業費の増加125百万圓も主として鉄道に振り向けられている。「その他（資産側）」の急増は主として現金増114百万圓と預け金増145百万圓によるものである。これは既に調達側のところで述べたように、終戦直前に満洲中銀から現金が提供されたためではないかと推定される。

（表3-3，表11-3，表2-2）

7. 4 営業収支

最後に営業状況を見ておこう。43年4月1日より旅客運賃が一等6銭5厘，二等4銭5厘，三等2銭6厘に引上げられた（満鉄会[1986]，203頁）。さらに45年1月に満鉄運賃の最後の値上げが行われている。この値上げの要点は通常運賃に関して，バラ積貨物の等級分け廃止と基本料金の大幅引上げ，貨物の取扱手数料の引上げ，遠距離運賃通減率の引下げ，の三点である。割引運賃については，生活必需品は通常運賃の半額とすることと，大連埠頭の特定運賃の廃止，の二点である（東北物資調節委員会研究組[1948b]，189-202頁，蘇[1991]，519頁）。尚，この運賃引上げの詳細は本稿の附録を参照されたい。

43年度と44年度の営業収支は支出／収入比率で見ると前期と大きな変化はない。これは鉄道単独でも同様である。しかし45年度の予算は鉄道の支出／収入比率が突然92.0%と悪化し，全体では赤字予算となっている（表4-1，2）。この経費率増大の主要因は「物価労働値上」と「給与改正見込」である（南満洲鉄道経理局予算課[1944]）。尚，この予算は45年1月の運賃引上実施以前に作成されており，この値上げを勘案すると鉄道の支出／収入比率は78.2%にとどまり，全体でも黒字を維持することになった。（附録の表B-2）

第五期には速度を重視した貨物列車のダイヤ運転を廃し，貨物移動の必要に併せて運転する「順応主義」を採用し，旅客列車も特急「あじあ」の停止，急行の大幅削減などによって速度低下が著しく，運転効率は悪化していた。しかも戦争深化に伴った物資の不足，従業員の軍隊への応召あるいは華北への派遣による経験者の不足によって事故が多発した。さらには満鉄鉄道体系を突き崩す陸送転嫁輸送の負担により，満鉄の収支は運営効率の点からも苦しくなっていた。（満鉄会[1986]，186-206頁，高橋[1986]，794-6頁。）

満鉄の輸送能力の不足は農産物の出荷に大きなダメージを与えた。たとえば満洲国内で出荷量一二を争う雙城堡では44年の収穫期に，農民が11月迄に供出割当量23万トン进行交易場に出荷し終えていたにもかかわらず，輸送されたのは同月末時点で36トン積貨車35輛，1,260トン程度に過ぎなかった。このペースでは輸送に半年掛かってしまい，地場売り分を考慮しても氷の解ける3月末までにすべてを処分する事は不可能な状態で，一部の腐敗が懸念されている。これは「程度の差こそあれ全満ヲ通スル現象」であり，特産資金の回収を通じた通貨収縮は「見透シ悲観的ナルヲ免レサルカ如シ」という有り様であった。即ち，満鉄の輸送力不足がインフレーションの促進要因となっていたのである。（日本銀行新京駐在参事[1944]。）

かつて満鉄は高率運賃で巨額の利潤を獲得していたが，戦時インフレーションの進展の中で運賃は相対的に低下し，また最大の利益源である大豆を運ぶために構築された大連を中心とした鉄道体系も戦局の悪化によって解体を余儀なくされ，貨車不足・人員不足によって滞貨の山

を築き、事故を多発させるに致った。南満洲鉄道の黒字体質は重大な脅威に晒されていたのである。

7. 5 小括

第五期の満鉄は、大幅な職制改革によって本部機構を新京に移し、満洲中銀への本格的な資金依存を開始することで、「満洲国化」しはじめた。もちろん、日本からの資金の導入が全く途絶えてしまった満業に比すれば（安富 [1993a]），国幣資金への依存度は遥かに低く，また大連本社は一応維持され，法人格上も日本法人であることに変わりはなく，この意味で「満洲国化」はまだ不徹底であった。しかし実質的に満鉄はもはや関東軍や満洲国政府に対抗し得るような存在ではなくなっていた。

また，満鉄の活動の基盤であった鉄道の黒字体質は，戦時インフレーションの急激な進行，徴兵による人員不足と劣化に伴う事故の多発や速度の低下，陸送転嫁輸送の負担などによって蝕まれ，45年度に一度は赤字予算を組むところにまで追込まれた。このような情勢の下，満鉄は満洲国の終焉を迎える。

ソ連軍は8月9日ソ満国境を突破し，19日には新京に進駐，短期間に全満の鉄道を掌握した。また日本においては，9月30日付進駐軍司令部覚書に従って「外地銀行・外国銀行及び特別戦時機関の閉鎖に関する件」（10月26日，大蔵・外務・内務・司法省令第1号）が交付され，これによって満鉄は9月30日付で解散となった。

8 おわりに

8. 1 まとめ

満鉄は日露戦争の結果として獲得された南満洲に於ける日本の利権を確保・拡大する国策機関として設立された。資本的側面から見ても，設立当初は「国家機関」的要素が強かったが，第一次世界大戦以降は日本の資本市場への依存を深める。事業という側面から見れば，満鉄は国際商品となりつつあった満洲大豆を輸送して莫大な利益を挙げ，その利益を鉄道輸送力の強化・撫順炭礦の開発・植民地行政の事業へと振り向けた。日本の資本市場と満洲大豆の成長につれて満鉄もその事業を発展させてゆく。

しかし1930年になると世界恐慌と銀の暴落の影響を受けて満鉄の営業は悪化し，また中国に於ける民族主義の発展によって満洲に於ける日中の緊張は高まった。関東軍は31年に満洲事変を引起こし傀儡国家「満洲国」を設立した。この満洲国の成立によって満鉄の植民地経営機関としての機能は無用となり，同時に満洲全土の鉄道運営の任務を与えられ，満鉄は鉄道会社への変態を開始する。（第一期）

第二期に満鉄は所謂「満洲ブーム」にのって資金調達に成功し、積極的な新線建設と重化学工業コンツェルン化を推進した。国線経営も一定の成績を収め、特急「あじあ」の運転開始に象徴されるように満鉄の経営は好調であった。

第三期には景気回復の本格化に伴って資金調達が窮屈になり、産業開発五箇年計画に対する市場の反発を受けて満鉄の資金調達は暗礁に乗り上げる。盧溝橋事件勃発のあと臨時資金調整法が制定されて日本の資本市場は統制市場へと変化し始めた。同時期に日産の満洲移駐と附属地返還が行われ、満鉄は重化学工業部門と植民地行政部門を喪った。「満鉄改組」に一応の決着がつき、満鉄の事業は鉄道部門と撫順炭礦、それに産業部門の残存部分たる調査部門に限定された。

第四期には日本の資本市場の統制が本格化し、特に40年10月以降は全くの計画市場となった。自由市場時代に地歩を築いた満鉄は、戦争遂行に直結する企業に資金が優先的に供給されるようになると徐々にその地位を落とした。また「関東軍特別演習」以降満洲国は日本圓資金過剰となり、日本圓資金調達ルートとしての満鉄の役割も低下した。この結果、第三次増資において満洲国幣資金の供給を受けた。鉄道営業に関してはこの時期に満鉄最大の収益源であった満洲大豆の輸出が急減し、替りに利益の乏しい軍需品、石炭、旅客が増加し満鉄の高収益体質は崩れはじめる。オイルシェール、特殊鉄鋼といった分野で一定の成果を挙げはしたものの、満鉄の凋落は確実に進んでいた。特急「あじあ」の運転停止はその象徴であった。

第五期は43年より満洲国幣建社債の発行が始まり、これ以降満洲中銀への依存は急速に深まっ
て行く。更に本社機能の新京移駐が行われ、満鉄は満洲国化する。この時点で満洲国の鉄道省
とでもいうべき存在に転化したのである。インフレーションの進行、従業員の応召、労働力不
足、資材不足等々によって満鉄の経営は更に悪化し、陸送転嫁輸送の強化は満鉄の鉄道体系を
崩壊せしめた。しかしそれでも満鉄は44年度まで黒字を出し続けた。45年度に一度は赤字予算
を組んだが、運賃大幅値上げにふみ切って黒字を維持し、その年度の半ばで終戦と満洲国の崩
壊を迎え、満鉄は解体した。

8. 2 満洲国期における満鉄の活動の特徴

満洲国期の満鉄の活動の特徴はまず第一に、満洲国国有鉄道の新線建設・複線化の為の巨額
の投資にあった。図1は満洲国の鉄道図である。細い実線は1931年までに建設されていた部分、
太い実線はその後に建設された部分である。破線は終戦当時に工事中のものを示す。太い実線
の長さは営業開始済のもので6,354.2キロメートルであり、これは国線受託時点の2,939.1キ
ロメートルとソ連から買収した北満鉄道1,721.4キロメートル、それに社線1,449.1キロメー
トルの合計、すなわち細い実線の総延長6,109.6キロメートルを上回る。その上、満鉄は盛ん
に複線化工事を行っており、満洲国時代に常に資金不足状態に陥っていたのも当然であった。

そしてこのような膨大な鉄道の敷設は周辺の経済に大きな影響を与えた（塚瀬 [1993] 参照）。

第二の特徴はその黒字体質である。膨大な鉄道を建設・運営しながら、最後まで一応の黒字経営を継続した。もちろんこの黒字が少なくとも1936年の運賃改定以前は搾取的高率運賃によるものであった以上、これを以って満鉄の効率の高さを示す、と結論することはできない。しかし満鉄が最後まで営利指向をある程度維持した証拠とすることはできよう。この傾向は資金の大宗を日本の資本市場に依存しつづけたことと無関係ではなかろう。この営利指向は満洲国においては特異なことである。満業傘下の重工業企業は、満鉄から継承した昭和製鋼所を除けばほとんどの企業が赤字経営を継続し、満業自体も投資特別会計からの補助金によってなんとか配当を維持している状態であった。これら企業の効率の悪さは、重工業の基盤のない満洲に設立されたために初期的投資が大きくならざるを得なかったという事情に起因するとともに、当時繰り返し指摘された如く特殊会社・準特殊会社として政治的保護と規制を強く受けた為に営利意識が乏しかったことにも由来する。満鉄の営利意識は「大連イデオロギー」と呼ばれ、利益より国策実現を重視する「新京イデオロギー」と対比されていた。

第三は日本の資本市場におけるシェアの高さである。資本市場の揺籃期より満鉄株・満鉄債は最も重要な銘柄のひとつであった。その永年の信用があればこそ、満洲国期の巨額の社債・株式発行が可能となったのであり、またこの巨額の発行によって日本の資本市場におけるプレゼンスは拡大した。満鉄は満洲国の資金の流れから独立し、日本のそれと直結する存在であった。しかし戦争進展と市場統制の深化とともに満鉄の地位は低下し、市場の性格変化は満鉄の経営方針にも作用した。そして最終段階では満洲国の資金に依存するようになった。

満洲国時期とは、満洲事変以前には日本の満洲支配の中心を占めていた満鉄が、資金的にも政治的にも徐々に満洲国に吸収されてゆく過程であったということになる。

附録 1945年1月の運賃引上改定について

1 資料

満鉄の1945年1月の運賃改定については、東北物資調節委員会研究組 [1948b] (189-202頁) に簡単な記述があり、蘇 [1991] (519頁) がこれを引用しているのが管見の限りで唯一の言及であり、不明の部分が多かった。本稿作成のための調査によって下記資料にこの改定に関する記述のあることがわかり、概容が明らかとなった。

1. 南満洲鉄道経理局予算課 [1944] 「鉄道等運賃改正関係」昭和19年9月28日－11月14日（早稲田大学社会科学研究所蔵 『山崎文書』重役会議提出資料）。
2. 日本銀行新京駐在参事 [1945] 「満鉄ノ運賃引上ニ関スル件（昭和20年2月9日）」（日本銀行所蔵 金融関係資料『新京駐在参事報告』所収）。
3. 日本銀行新京駐在参事 [1945b] 「満洲国に於ける本年度購買力吸収方策（昭和20年1月22日）」（日本銀行所蔵 金融関係資料『新京駐在参事報告』所収）。

満鉄会 [1986] も資料不足を理由としてこの改定にはほとんど触れておらず、また上記資料も広く流布しているわけではないので、附録としてやや詳しく述べておく。

2 背景

この運賃改定は、1944年度に実行された購買力吸収のための生活必需品販売価格及び重要国策事業使用料金引き上げの一環である。それまでは統制の力によって公共料金・生活必需品価格を極力固定し、インフレを抑制するという低物価政策が採られてきたが、43年以來の満洲中銀の激しい資金散布によってその政策の維持は不可能となった。満洲国の戦時インフレーションは産業資金・農産物収買資金等として散布された資金が、短期間のうちに紙幣に転換されてそのまま還流してこないことを特徴とする。このような事態を満鉄調査部は紙幣の「水埋」と呼んだが（野間 [1982] ,457-510頁）、この水埋された紙幣は闇市場を形成して統制経済の重大な脅威となった。そこで民間に流出した紙幣の回収が重要な政策目標とされるに至り、物価抑制政策が部分的に放棄されたのである。このときの引上げによる45年度（四月－三月）の購買力吸収予定額は上記資料(3)によれば、次のとおりである。

生活必需品	値上率	吸収額
巻煙草	(5割)	300百万圓
主要糧穀	(3割)	103百万圓
繊維品	(5割)	140百万圓
塩・マッチ	(10割)	150百万圓
阿片	(10割)	140百万圓
石炭	(3割)	140百万圓
計		973百万圓

重要国策事業の使用料金

郵便料金	8百万圓
電信料金	10百万圓
電話料金	15百万圓
満鉄運賃	527百万圓
計	560百万圓
合計	1,533百万圓

この表から満鉄運賃改定のこの購買力吸収策に占める比重の高いことがわかる。満鉄の運賃引上げは1945年1月1日に行われたが、これまでの運賃引上げが42年度に貨物運賃を小幅上げた以外、旅客運賃の引上げを中心としたものであったが、今回は全部門に及ぶ大規模な改定であった。

3 運賃改訂案

上記山崎文書資料は44年9月～11月という値上案策定途中に作成されており、「満鉄案」と「軍案」が併記されている。満鉄案によれば旅客運賃について、現行キロ当り一等7銭、二等5銭、三等3銭を、一等9銭、二等6.5銭、三等4銭とし、急行料金を一等5圓、二等4圓、三等3圓とする。貨物運賃は発着手数料・基礎率引上げと遠距離通減率の軽減、更に品目割引運賃率も穀類17%、生畜25%、木材14%、石炭10%、鉱石10%それぞれ引上げる。また関東州発着特定運賃をはじめ幾つかの割引運賃が廃止されている。関東州発着特定運賃の廃止は大連中心主義の最終的な放棄を意味する。自動車、江運の旅客・貨物も共に引上げ、港湾の諸料金もほぼ二倍に引上げるというものである。尚、旅客運賃の現行料金は43年の改定運賃よりも高い。この間にもう一度引上げられたのかもしれない。

軍案には細かい引上げの内容が付記されていないが、増収予想を満鉄案と較べるといくつかの特徴がある。45年度の増収は、軍案では鉄道548.5百万圓、自動車17.0百万圓、江運1.7百万圓、港湾6.2百万圓、合計573.4百万圓となる。これに対して満鉄案では鉄道342.6百万圓、自動車16.4百万圓、江運4.5百万圓、港湾6.2百万圓、合計369.8百万圓となる。鉄道の相違が大きいが、特に旅客運賃が満鉄案213百万圓、軍案468百万圓と差が大きく、また貨物運賃の車扱が満鉄案94百万圓に対して軍案は引上げを全く認めていない。そして満鉄案にはない「車輛使用料」の引上げがある。これは華北への貨車貸与料のことと考えられる（表A）。満鉄は貨車と旅客を出来るだけバランスさせて引上げようとし、軍は貨物に手を付けず、旅客だけで満鉄案の倍近い大幅な引上げを考えていたのである。

この資料で興味深い点は、軍案があっても満洲国政府案がない点である。満鉄の国線受託は関東軍が満洲国から委託を受け、それをさらに満鉄に復委託するという形を秘密契約によって

おり、政府と直接関係していなかったことがここにも表われている。

4 運賃改訂の概要

日本銀行新京駐在参事の報告2件はいずれも値上げ実施以降のものであり、実行された改定を伝えているものと見られる。まず鉄道部門では、旅客運賃の八割増収をめざし、旅客一人一キロの運賃を、

	一等	二等	三等
現行	7銭	5銭	2銭
改定後	12銭	9銭	5.5銭

と引き上げた。山崎文書の満鉄案よりも引き上げ率が高くなっている。おそらく満鉄案と軍案の間を軍案よりにとったものであろう。尚、現行の三等が2銭と43年度の値上げ時点よりも低く表示されているが、これは誤りであろう。急行料金は地帯別料金制を廃し、しかも距離にかかわらず一等5圓、二等4圓、三等3圓の均一価格とした。急行料金は満鉄案のままである。貨物運賃は穀類・生畜・木材・石炭・鉱石の品目別割引運賃は据置き、それ以外は「車費補償ヲ目安トシテ」倍額に引き上げた。但し生活必需品は五割の割引運賃を適用している。つまり、満鉄が意図した品目別割引運賃の引上げは実現されず、またそれ以外のものも値上げ率を相当抑え込まれているが、軍案からは一定の譲歩を得たことになる。貨物運賃もまた軍案より妥協が成立したようである。華北向車輛貸与料は軍案のまま実行された。

自動車・江運部門はこれまで赤字部門であり、鉄道運賃の利益で補填するという格好になっていた。その解消を目指して大幅な引上げが行われた。自動車の路線別の運賃を廃して一律運賃とし、キロあたり従来平均5.1銭であったものを15銭とした。江運部門は遠距離逓減制を距離比例制に改め、従来平均キロあたり一等4.4銭、二等3.1銭、三等1.3銭であったものをそれぞれ9銭、6銭、3銭とした。自動車の値上げは満鉄案・軍案の何れよりも低くなっており、江運は満鉄案の貨物引上げの半分に軍案の旅客引上げを合せたものになっている。これ以外に港湾部門は荷役料金を倍額程度に引上げて労賃高騰と労働力確保に対処するものとし、華北向けの車両貸与料を華北線の運賃水準に順応して概ね120%引上げた。

この値上げでは人員不足による事務処理能力の低下に対処するための現金収納事務の簡素化が図られ、旅客運賃端数は10圓までは50銭単位に、10圓以上は1圓単位に切上げ、最低料金を一等2圓、二等1圓、三等50銭とした。また貨物運賃も10銭単位に切上げとなった。この端数切上げによる収入は日銀の報告にはないが、満鉄案・軍案では客車収入のところに計上されている。

この引上げによる増収とそれを前提とした営業収支予想は表B-2のとおりである。本文で

人 文 学 報

も述べたように、当初45年度予算は赤字転落となっていたが、この大幅な運賃引上げの実施によってなんとか黒字を維持する格好になったのである。

満鉄の資金調達と資金投入（安富）

表1 南満洲鉄道株式会社 満洲国期以前の資金調達・運用実績 単位百万圓

資 産	0 7 年～1 5 年	1 5 年～2 0 年	2 0 年～3 1 年
事業費	1 4 7	1 2 2	3 7 3
有価証券	1	6	8 6
貸金等	6	1 4	5 7
未収金等	5	2 9	5 0
その他（資産側）	1 7	5 2	－ 7
合 計	1 7 8	2 2 3	5 5 9
負債資本	0 7 年～1 5 年	1 5 年～2 0 年	2 0 年～3 1 年
日本政府株金徴収	0	0	1 1 7
一般株金徴収	2 2	5 6	9 0
その他資本	2 2	5 0	1 4 9
国内社債金	0	8 0	1 7 8
外国社債金	1 1 7	0	－ 7 8
未払金＋仮受金	1 3	3 3	1 9
その他（負債側）	3	5	8 5
合 計	1 7 8	2 2 3	5 5 9
満鉄社内事業投資内訳	0 7 年～1 5 年	1 5 年～2 0 年	2 0 年～3 1 年
鉄道	7 6	3 8	1 3 2
工場	6	3	－ 3
船舶	5	－ 3	－ 2
港湾	1 3	1 2	5 3
鉱山	1 5	2 7	3 0
製油工場	0	0	9
製鉄所	0	3 0	－ 2
肥料工場	0	0	0
電気	5	2	－ 8
瓦斯	1	1	－ 2
旅館	2	0	－ 2
地方施設	1 2	1 1	1 5 0
雑施設	1 3	1 3	1 8
合 計	1 4 8	1 3 4	3 7 3

資料：南満洲鉄道[1977]および金子[1991]表2-3, 2-5, 5-1, 5-4, 8-1, 8-5より作成。

註：社内事業内訳は1921年度に評価替を行なったもの。

また1927年度にも評価替が行なわれて評価益が出ている。

人 文 学 報

表 2-1 南満洲鉄道株式会社 貸借対照表 単位百万圓

資産	29/3	30/3	31/3	32/3	33/3	34/3	35/3	36/3	37/3	38/3	39/3	40/3	41/3	42/3	43/3	44/3	45/3	停戦時
払込未済株金	53	53	53	53	28	288	252	216	180	124	104	64	544	444	314	184		
事業費	672	716	742	759	758	738	778	803	834	853	892	936	1,030	1,102	1,206	1,298	1,651	1,775
商品	5	7	12	11	6	3	5	4	5	4	2	2	18	20	20	21	25	30
貯蔵品	9	8	10	7	7	10	11	15	36	44	81	87	86	91	103	119	180	200
有価証券	58	94	93	87	88	133	160	200	201	152	157	215	258	294	333	366	415	479
現金	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	115
預け金	69	34	27	28	73	42	31	37	32	76	42	44	2	52	35	8	20	165
貸金	66	69	69	70	159	159	218	343	464	625	762	902	1,053	1,343	1,457	1,650	1,913	2,628
他店貸借	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1	2	1	2	1			
証券貸借	7	6	8	6	6	7	8	9	4	5	4	3	7	10	14	17	20	
保証金	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1
受取手形	6	7	5	29	5	5	5	6	0	1	1	1	1	1	1	1	1	
為替勘定	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2	0	1	1	0	1			
未収金	59	55	66	68	43	53	95	109	131	153	154	179	227	241	270	284	264	200
仮払金	27	23	19	25	61	168	240	238	221	203	246	344	395	332	476	695	802	470
社債差額	12	11	10	9	10	6	7						3	5	7			
未決算勘定	1	2	1	1														
合 計	1,045	1,087	1,116	1,155	1,246	1,613	1,811	1,983	2,109	2,243	2,447	2,781	3,628	3,938	4,237	4,644	5,293	6,062
受託勘定																		
受託満洲国国有事業費													1,595	1,705	1,868	2,157	2,371	
借受朝鮮総督府事業費													24	24	24	24	24	
合 計													1,619	1,729	1,891	2,181	2,395	
総 計													5,247	5,666	6,129	6,824	7,688	
負債資本	29/3	30/3	31/3	32/3	33/3	34/3	35/3	36/3	37/3	38/3	39/3	40/3	41/3	42/3	43/3	44/3	45/3	停戦時
株金	440	440	440	440	440	800	800	800	800	800	800	800	1,400	1,400	1,400	1,400	1,400	1,650
法定積立金	20	22	25	26	26	29	37	39	42	44	48	52	56	65	69	73	78	83
特別積立金	140	152	164	148	148	180	183	190	197	204	211	226	246	261	271	286	301	316
配当平均準備金積立金												20	20	20	20	20	20	20
納税積立金																		11
社債金	278	277	297	316	390	378	538	652	777	798	952	1,167	1,404	1,675	1,911	2,167	2,552	2,810
預り金				60	63	49	47	55	75	84	90	84	84	88	74	79	82	83
他店貸借	1	1	0	1	3	3	3	1	0	1	1	1	3	0	0	7	28	371
証券貸借	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
保証金	4	4	4	4	4	4	5	6	0	0	1	1	1	0	0	0	1	
支払手形	22	22	34	68	23	16	16	60	15	73	48	68	18	13	12	12	13	13
為替勘定	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
社員貯金	9	8	8	8	8	10	11	13	15	18	27	31	39	45	54	70	113	123
社員身元保証金	33	37	42	42	45	48	51	57	64	65	76	91	105	117	136	157	186	185
共済勘定	4	5	5	5	4	4	5	6	6	6	7	7	11	12	12	13	15	12
未払金	25	59	64	13	20	22	31	27	38	36	43	83	94	99	107	157	226	250
未償還満期社債金	16	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2	2	2	3			
仮受金	2	4	1	3	6	18	29	14	14	23	31	41	38	33	40	53	98	100
前年度繰越金	9	10	11		6	7	9	13	16	17	18	27	34	34	35	35	35	36
本年度利益金	43	46	22	20	61	43	46	50	50	74	73	78	77	72	85	93	114	
合 計	1,045	1,087	1,116	1,155	1,246	1,613	1,811	1,983	2,109	2,243	2,447	2,781	3,628	3,938	4,237	4,644	5,293	6,062
受託勘定																		
満洲国国有事業費受託額													1,595	1,705	1,868	2,157	2,371	
朝鮮総督府事業費借受額													24	24	24	24	24	
合 計													1,619	1,729	1,891	2,181	2,395	
総 計													5,247	5,666	6,129	6,824	7,688	

資料：南満洲鉄道[1977]。但し、41年3月の受託勘定は南満洲鉄道[1986]昭和16年版86頁。また、停戦時は満鉄会[1973]、778-9頁（原資料は第二山崎メモ）。

註 1) 停戦時については、「受託満洲国国有事業費を含まず、北鮮鉄道ならびに港湾施設を含む」という原註がある。

註 2) 停戦時の社員預金は満鉄会[1973]では22,755百万圓となっているが、それでは負債側の合計が100百万圓不足する。この項目の45/3時点との格差が大き過ぎるので122,755百万圓の誤植と推定した。

満鉄の資金調達と資金投入（安富）

表2-2 南満洲鉄道株式会社 貸借対照表増減表 単位百万圓

資産	第1期			第2期			第3期			第4期			第5期					
	29年度	30年度	31年度	32年度	33年度	34年度	35年度	36年度	37年度	38年度	39年度	40年度	41年度	42年度	43年度	44年度	45年度	
払込未済株金	0	0	0	-25	260	-36	-36	-36	-56	-20	-40	480	-100	-130	-130	-184		
事業費	44	26	17	-0	-20	40	25	31	19	39	44	95	72	104	92	353	125	
商品	1	5	-1	-5	-3	1	-0	1	-1	-2	0	15	2	-1	1	5	5	
貯蔵品	-1	1	-2	0	3	1	4	21	8	36	6	-0	5	12	16	60	20	
有価証券	37	-1	-6	1	45	27	40	1	-49	5	57	44	36	38	34	49	64	
現金	0	-0	-0	0	0	-0	0	-0	-0	0	0	0	-0	-0	0	0	114	
預け金	-35	-6	0	45	-31	-11	6	-5	44	-34	2	-42	50	-17	-27	12	145	
貸金	3	-0	1	89	-1	59	125	122	161	137	140	151	290	113	193	263	714	
他店貸借	0	-0	0	-0	0	-0	0	0	-0	0	2	-1	0	-1	-1	0	0	
証券貸借	-0	2	-2	-0	1	1	1	-6	1	-1	-1	4	3	4	3	3	-20	
保証金	-1	0	1	-1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-1	
受取手形	1	-3	24	-24	0	-0	1	-6	1	-0	0	-0	0	0	0	0	-1	
為替勘定	-0	-0	0	-0	-0	0	1	-1	2	-2	1	-1	-1	1	-1	0	0	
未収金	-5	11	2	-25	10	42	14	22	22	1	25	48	13	30	14	-20	-64	
仮払金	-4	-5	7	36	107	72	-2	-18	-17	43	97	52	-63	144	218	108	-332	
社債差額	-1	-1	-1	1	-4	1	-7	0	0	0	0	3	3	2	-7	0	0	
未決算勘定	1	-1	-0	-1														
合 計	42	28	39	91	367	198	172	126	134	204	334	847	310	299	406	650	769	
受託勘定																		
受託満洲国国有事業費													110	163	289	214		
借受朝鮮総督府事業費													0	0	0	0		
合 計													110	163	289	214		
総 計													419	462	696	864		

負債資本	第1期			第2期			第3期			第4期			第5期					
	29年度	30年度	31年度	32年度	33年度	34年度	35年度	36年度	37年度	38年度	39年度	40年度	41年度	42年度	43年度	44年度	45年度	
株金	0	0	0	0	360	0	0	0	0	0	0	600	0	0	0	0	250	
法定積立金	2	2	1	0	3	8	2	2	3	4	4	4	10	4	4	5	6	
特別積立金	12	12	-16	0	32	3	7	7	7	7	15	20	15	10	15	15	15	
配当平均準備金積立金											20	0	0	0	0	0	0	
納税積立金																	11	
社債金	-1	19	19	73	-12	160	115	125	21	154	215	237	271	236	256	385	258	
預り金			60	2	-13	-2	8	20	9	6	-6	0	4	-13	4	3	1	
他店貸借	0	-1	1	2	0	0	-2	-1	0	1	2	-3	0	7	20	30	313	
証券貸借	-1	0	1	-1	0	-0	0	0	0	0	0	0	-0	0	-0	-0	-0	
保証金	0	-0	-0	0	1	1	0	-5	-0	1	-0	-0	-1	-0	-0	1	-1	
支払手形	0	12	34	-45	-7	-0	45	-46	58	-24	20	-50	-6	-0	-0	1	0	
為替勘定	0	0	0	-0	0	-0	0	0	0	0	-0	0	-0	0	-0	0	0	
社員貯金	-0	-0	-0	1	1	1	2	2	3	9	5	8	7	9	16	43	9	
社員身元保証金	4	5	-0	4	3	4	6	7	1	11	15	14	12	19	21	29	-1	
共済勘定	0	1	-0	-1	0	1	1	0	0	1	1	4	1	-0	1	2	-3	
未払金	35	4	-51	7	3	9	-4	11	-2	7	40	11	4	8	50	69	24	
未償還満期社債金	-15	-0	0	-0	1	-1	-0	0	-0	0	2	-0	0	0	-3	0	0	
仮受金	2	-3	2	2	13	11	-15	0	8	9	10	-3	-4	6	14	45	2	
前年度繰越金	1	0	-11	6	2	2	3	4	1	0	9	7	1	0	0	0	0	
本年度利益金	3	-24	-1	41	-18	4	3	1	24	-1	5	-1	-5	13	8	21	-114	
合 計	42	28	39	91	367	198	172	126	134	204	334	847	310	299	406	650	769	
受託勘定																		
満洲国国有事業費受託額													110	163	289	214		
朝鮮総督府事業費借受額													0	0	0	0		
合 計													110	163	289	214		
総 計													419	462	696	864		

資料：表2-1より作成。

人 文 学 報

表3-1 南満洲鉄道株式会社 貸借対照表 単位百万圓

資産	29/3	30/3	31/3	32/3	33/3	34/3	35/3	36/3	37/3	38/3	39/3	40/3	41/3	42/3	43/3	44/3	45/3	停戦時
払込未済株金	53	53	53	53	28	288	252	216	180	124	104	64	544	444	314	184	0	0
事業費	672	716	742	759	758	738	778	803	834	853	892	936	1,030	1,102	1,206	1,298	1,651	1,775
有価証券	58	94	93	87	88	133	160	200	201	152	157	215	258	294	333	366	415	479
貸金等	73	76	77	76	165	166	227	352	469	630	767	908	1,062	1,355	1,472	1,667	1,933	2,628
(満洲国鉄道借款)	50	50	51	51	140	140	197	334	457	*614	*747	891	1,048	1,340	1,454	1,626	1,890	2,531
仮払金等	86	78	84	93	104	221	335	347	352	357	401	523	622	573	747	979	1,066	670
その他(資産側)	104	70	66	86	102	67	59	65	74	128	126	136	111	170	167	150	228	510
合 計	1,045	1,087	1,116	1,155	1,246	1,613	1,811	1,983	2,109	2,243	2,447	2,781	3,628	3,938	4,237	4,644	5,293	6,062
受託勘定													1,619	1,729	1,891	2,181	2,395	
総 計													6,295	7,007	7,583	8,450	9,577	
負債	29/3	30/3	31/3	32/3	33/3	34/3	35/3	36/3	37/3	38/3	39/3	40/3	41/3	42/3	43/3	44/3	45/3	停戦時
株金	440	440	440	440	440	800	800	800	800	800	800	800	1,400	1,400	1,400	1,400	1,400	1,650
その他資本	212	230	221	194	241	259	276	291	305	340	369	402	432	452	479	507	548	466
社債金	278	277	297	316	390	378	538	652	777	798	952	1,167	1,404	1,675	1,911	2,167	2,552	2,810
未払金+仮受金	27	63	65	16	25	41	60	42	53	59	74	124	132	132	146	210	324	350
その他(負債側)	88	77	93	188	150	135	138	198	175	247	251	288	260	278	300	360	469	786
合 計	1,045	1,087	1,116	1,155	1,246	1,613	1,811	1,983	2,109	2,243	2,447	2,781	3,628	3,938	4,237	4,644	5,293	6,062
受託勘定													1,619	1,729	1,891	2,181	2,395	
総 計													5,247	5,666	6,129	6,824	7,688	
参考																		
その他投資	0				37	127	223	262	266	203	246	344	376	278	430	571	500	126

資料：表2-1。

満洲国鉄道借款は南満洲鉄道[1976]，2743-6頁，同[1986]各年版及び満鉄会[1986]，566頁。

41年3月の受託勘定は南満洲鉄道[1986]昭和16年版，86頁。

「その他投資」は高橋[1986]，表9-4及び表9-32，満鉄会[1986]，564頁。

註 1) *印は各年の9月現在の数値。

2) * *印は32年3月末時点に於ける満洲国成立以前の鉄道借款の残存。

3) 「その他投資」とは，満洲国鉄道建設費であり将来，満洲国鉄道借款に含められるべきものである。
尚，42年3月以降森林鉄道投資額，45年3月以降自給農場投資額が加わる。

4) 貸付金等とは，表2-1の貸金+他店貸借+証券貸借の合計額である。

5) 仮払金等とは，表2-1の未収入金+仮払金の合計額である。

満鉄の資金調達と資金投入（安富）

表3-2 南満洲鉄道株式会社 資金調達・運用実績 単位百万圓

	第1期			第2期			第3期			第4期			第5期				
運用	29年度	30年度	31年度	32年度	33年度	34年度	35年度	36年度	37年度	38年度	39年度	40年度	41年度	42年度	43年度	44年度	45年度
事業費	44	26	17	-0	-20	40	25	31	19	39	44	95	72	104	92	353	125
有価証券	37	-1	-6	1	45	27	40	1	-49	5	57	44	36	38	34	49	64
貸金等	3	1	-1	89	1	61	126	116	162	137	141	154	293	117	195	266	694
(満洲国鉄道借款)	-0	0	0	89	0	57	137	123				157	293	114	172	263	642
仮払金等	-8	6	9	11	116	115	12	4	5	44	122	100	-50	174	233	87	-396
その他(資産側)	-34	-4	21	15	-35	-7	5	9	54	-2	10	-24	59	-3	-17	78	282
合 計	42	28	39	116	107	234	208	162	190	224	374	367	410	429	536	833	769
調達	29年度	30年度	31年度	32年度	33年度	34年度	35年度	36年度	37年度	38年度	39年度	40年度	41年度	42年度	43年度	44年度	45年度
株金徴収	0	0	0	25	100	36	36	36	56	20	40	120	100	130	130	184	250
その他資本	18	-9	-27	47	18	16	16	14	35	30	32	30	21	27	28	41	-82
社債金	-1	19	19	73	-12	160	115	125	21	154	215	237	271	236	256	385	258
未払金+仮受金	36	2	-48	9	15	19	-19	11	6	16	49	8	-0	14	64	114	26
その他(負債側)	-11	16	95	-38	-15	3	60	-23	72	4	37	-28	19	22	59	110	317
合 計	42	28	39	116	107	234	208	162	190	224	374	367	410	429	536	833	769
参考																	
その他投資				37	89	96	39	4	-63	43	98	32	-98	152	141	-71	
貸金等+仮払金等	-5	7	8	100	117	175	138	121	167	181	263	253	244	290	428	353	
株金調達+社債金	-1	19	19	98	88	196	151	161	77	174	255	357	371	366	386	569	

資料：表3-1より作成。

表3-3 南満洲鉄道株式会社 資金調達・運用実績 単位百万圓

	第 1 期		第 2 期	第 3 期	第 4 期	第 5 期	
運用	30-31	32	33-35	36-37	38-42	43-44	45/3-8
事業費	42	-0	45	50	353	445	125
有価証券	-7	1	112	-48	181	83	64
貸金等	0	89	187	278	841	461	694
（満洲国鉄道借款）	1	89	194			435	642
仮払金等	15	11	243	9	390	320	-396
その他（資産側）	17	15	-37	63	39	61	282
合 計	67	116	549	352	1,804	1,370	769
調達	30-31	32	33-35	36-37	38-40	43-44	45/3-8
株金徴収	0	25	172	92	410	314	250
その他資本	-36	47	51	48	139	69	-82
社債金	39	73	263	146	1,113	641	258
未払金+仮受金	-47	9	16	17	88	177	26
その他（負債側）	111	-38	48	49	53	169	317
合 計	67	116	549	352	1,804	1,370	769
参考							
その他投資		37	224	-59	227	70	
貸金等+仮払金等	15	100	430	287	1,231	781	
株金調達+社債金	39	98	435	238	1,523	955	

資料：表3-1より作成。

人 文 学 報

表4-1 南満洲鉄道株式会社 営業収支 単位百万圓

	第1期			第2期			第3期			第4期			第5期			予算	
<全体>	29年度	30年度	31年度	32年度	33年度	34年度	35年度	36年度	37年度	38年度	39年度	40年度	41年度	42年度	43年度	44年度	45年度
収入	241.0	188.1	187.1	245.9	248.0	270.7	302.2	299.0	355.0	387.4	440.9	799.2	937.7	1,106.3	1,296.4	1,567.0	1,558.1
支出	178.4	157.5	164.4	174.1	185.6	201.0	225.6	233.5	263.1	286.4	330.9	698.3	828.3	958.2	1,140.0	1,385.5	1,741.3
損益	62.6	30.6	22.7	71.9	62.4	69.6	76.5	65.6	92.0	101.0	110.0	100.9	109.4	148.1	156.4	181.5	-183.2
償却及除却	17.1	8.9	10.1	10.6	19.5	23.2	26.9	15.4	18.1	28.2	32.1	24.2	37.2	63.2	63.5	67.7	
純損益	45.5	21.7	12.6	61.3	42.9	46.5	49.6	50.2	73.9	72.9	77.8	76.7	72.1	84.9	93.0	113.8	-183.2
(積立金戻入控除損益)			-3.4														
支出／収入(%)	74.0	83.7	87.9	70.8	74.8	74.3	74.7	78.1	74.1	73.9	75.1	87.4	88.3	86.6	87.9	88.4	111.8
償却／収入(%)	7.1	4.7	5.4	4.3	7.9	8.6	8.9	5.2	5.1	7.3	7.3	3.0	4.0	5.7	4.9	4.3	
純損益／収入(%)	18.9	11.5	6.7	24.9	17.3	17.2	16.4	16.8	20.8	18.8	17.7	9.6	7.7	7.7	7.2	7.3	-11.8

表4-2 南満洲鉄道株式会社 鉄道営業収支 単位百万圓

		第1期		第2期		第3期		第4期				第5期		予算				
<鉄道>		29年度	30年度	31年度	32年度	33年度	34年度	35年度	36年度	37年度	38年度	39年度	40年度	41年度	42年度	43年度	44年度	45年度
収入		122.1	95.3	85.5	103.8	119.7	126.5	134.7	133.5	151.1	192.7	229.8	610.0	723.4	863.9	1,022.3	1,242.5	1,197.0
支出		39.8	34.3	31.5	33.4	38.1	43.3	44.7	48.2	54.0	82.9	110.4	445.8	547.4	667.7	792.6	944.3	1,101.6
損 益		82.3	61.1	54.0	70.4	81.6	83.2	90.0	85.3	97.1	109.8	119.4	164.1	176.0	196.3	229.6	298.2	95.5
償却及控除		7.4	2.5	5.8	5.4	5.8	9.9	5.9	5.7	7.4	12.7	13.5	19.2	25.4				
純損益		74.9	58.6	48.2	65.1	75.8	73.2	84.0	79.6	89.7	97.1	105.9	144.9	150.6	196.3	229.6	298.2	95.5
支出／収入(%)		32.6	35.9	36.8	32.2	31.8	34.3	33.2	36.1	35.7	43.0	48.0	73.1	75.7	77.3	77.5	76.0	92.0
償却／収入(%)		6.1	2.6	6.8	5.2	4.9	7.9	4.4	4.3	4.9	6.6	5.9	3.1	3.5				
純損益／収入(%)		61.3	61.4	56.4	62.6	63.3	57.9	62.4	59.6	59.4	50.4	46.1	23.8	20.8	22.7	22.5	24.0	8.0

表4-3 南満洲鉄道株式会社 鉱山営業収支 単位百万圓

		第1期			第2期			第3期			第4期			第5期			予算	
<鉱業>		29年度	30年度	31年度	32年度	33年度	34年度	35年度	36年度	37年度	38年度	39年度	40年度	41年度	42年度	43年度	44年度	45年度
収入		84.4	62.4	52.7	55.1	71.0	85.5	92.6	87.9	91.2	105.8	91.4	81.6	94.3	111.6	118.3	130.0	147.3
支出		68.5	57.8	52.7	54.9	65.9	75.0	79.8	75.7	80.7	89.2	80.1	68.2	80.3	97.2	113.2	144.1	167.8
損 益		15.8	4.6	0.0	0.1	5.1	10.5	12.7	12.3	10.5	16.6	11.3	13.5	14.0	14.4	5.1	-14.1	-20.6
償却及控除		3.6	2.8	0.0	0.0	0.1	0.1	0.0	0.0									
純損益		12.3	1.8	0.0	0.1	5.0	10.4	12.7	12.3	10.5	16.6	11.3	13.5	14.0	14.4	5.1	-14.1	-20.6
支出／収入(%)		81.2	92.6	100.0	99.7	92.8	87.7	86.3	86.1	88.5	84.3	87.7	83.5	85.1	87.1	95.7	110.9	114.0
償却／収入(%)		4.2	4.5	0.0	0.0	0.1	0.2	0.0	0.0									
純損益／収入(%)		14.6	2.9	0.0	0.2	7.1	12.2	13.7	13.9	11.5	15.7	12.3	16.5	14.9	12.9	4.3	-10.9	-14.0

満鉄の資金調達と資金投入（安富）

表4-4 南満洲鉄道株式会社 利子・配当金収支 単位百万圓

		第1期			第2期			第3期			第4期			第5期			予算	
<利子>		29年度	30年度	31年度	32年度	33年度	34年度	35年度	36年度	37年度	38年度	39年度	40年度	41年度	42年度	43年度	44年度	45年度
収入		7.1	5.4	5.0	52.2	16.4	26.1	34.3	31.5	3.7	45.0	58.8	18.5	19.1	24.9	30.1	44.7	18.9
支出		22.2	23.9	25.4	32.5	28.6	31.2	40.7	43.8	47.8	50.8	61.1	72.1	83.3	95.6	107.5	124.2	150.5
損 益		-15.1	-18.5	-20.4	19.7	-12.1	-5.1	-6.4	-12.3	-14.1	-5.8	-2.2	-53.6	-64.3	-70.6	-77.5	-79.5	-131.6
政府配当金		11.5	9.3	4.3	9.3	10.8	10.4	10.4	10.4	10.9	12.9	14.5	16.9	18.9	21.7	24.8	29.6	
満洲国政府配当金													0.2	0.7	1.1	1.6	2.0	
民間配当金		18.7	13.6	10.2	13.9	18.9	21.9	24.8	27.7	30.6	32.0	32.0	34.0	38.0	42.0	46.0	50.0	
純損益		-45.3	-41.4	-35.0	-3.6	-41.8	-37.4	-41.6	-50.3	-55.6	-50.7	-48.7	-104.7	-121.1	-134.3	-148.2	-159.1	

資料：表4-1～4は、南満洲鉄道〔1977〕。45年度予算は南満洲鉄道経理局「昭和20年度営業収支予算総括表」。

註 1) 鉄道・鉱業に関しては42年度以降、支出に減価償却が含まれている。

2) 45年度予算は減価償却が含まれているかどうか不明。

表4-5 南満洲鉄道株式会社本線および満洲国有鉄道合算営業収支 単位百万圓

	第2期		第3期		第4期				第5期		予算		
＜鉄道＞	33年度	34年度	35年度	36年度	37年度	38年度	39年度	40年度	41年度	42年度	43年度	44年度	45年度
収入	179.9	204.9	255.3	274.6	317.9	421.4	562.2	610.0	723.4	863.9	1,022.3	1,242.5	1,197.0
支出	98.3	120.2	150.9	173.8	199.2	277.2	400.2	445.8	547.4	667.7	792.6	944.3	1,101.6
損 益	81.6	84.6	104.4	100.8	118.7	144.2	162.0	164.1	176.0	196.3	229.6	298.2	95.5
支出／収入（％）	54.6	58.7	59.1	63.3	62.7	65.8	71.2	73.1	75.7	77.3	77.5	76.0	92.0

資料：表4-2及び表10-2より作成。

註：40年度以降は社線国線経理一元化によって<鉄道>と一致。

表4-6 南満洲鉄道株式会社 調達投入利率 単位％

	第1期			第2期			第3期			第4期			第5期			
	29年度	30年度	31年度	32年度	33年度	34年度	35年度	36年度	37年度	38年度	39年度	40年度	41年度	42年度	43年度	44年度
運用利率	2.9	2.1	1.9	14.6	3.2	3.6	3.8	3.1	3.0	3.4	3.6	1.0	0.9	1.0	1.0	1.3
調達利率	6.1	6.7	6.5	6.4	5.3	6.1	6.0	5.1	5.0	4.9	5.1	5.0	5.0	4.9	4.9	4.9
政府関係配当率	5.3	4.3	2.0	4.3	5.0	4.0	4.0	4.0	4.3	4.7	4.9	5.1	4.8	5.0	4.9	5.1
一般株配当率	11.0	8.0	6.0	8.2	9.7	8.6	8.5	8.4	8.4	8.0	8.0	8.5	8.4	8.4	8.4	8.3

資料：表4-4、表3-1および南満洲鉄道〔1977〕各年度版より作成。

註 1) 運用利率は、利子収入／（貸金等＋有価証券＋仮払金等の年度末残高）。

2) 調達利率は、利子支出／（社債金＋「その他（負債側）」の年度末残高）。

3) 政府関係配当率は、（日本政府配当＋満洲国政府配当）／（日本政府持株＋一般募集株（満洲国政府引受）の年度末残高）。

4) 一般株配当率は、民間配当金／一般募集株の年度末残高。

5) 40年度以降は社線国線経理一元化によって国線の収入が鉄道に移行したので数値の連続性を欠いている。

人 文 学 報

表5-1 南満洲鉄道株式会社 社債引受先推移 単位百万圓

	第1期			第2期			第3期			第4期			第5期					累計
	29年度	30年度	31年度	32年度	33年度	34年度	35年度	36年度	37年度	38年度	39年度	40年度	41年度	42年度	43年度	44年度	45/3~8	
日本シ団	0	20	30	80	145	130	90	215	50	210	230	255	265	235	230	250	220	2,380
簡易保険局						30	15	10	6	10	10	20	25	25				151
満中銀															80	210	80	370
証券会社																		10
合計	0	20	30	80	145	170	105	225	56	220	240	275	290	260	310	460	300	2,911
預金部所有増減	-0	-0	-0	5	-3	-0	-0	15	-0	29	11	54	19	9	-0	-0	1	

資料：日本興業銀行調査部[1948]、南満洲鉄道[1976]、2696-715頁、大蔵省昭和財政史編集室[1962]統計第1表より作成。

表5-2 南満洲鉄道株式会社 社債引受先推移 単位百万圓

	第1期		第2期	第3期	第4期	第5期	
	30-31	32	33-35	36-37	38-42	43-44	45/3-8
日本シ団	50	80	365	265	1,195	480	220
簡易保険局			45	16	90	0	0
満中銀						290	80
証券会社			10	0	0	0	0
合計	50	80	420	281	1,285	770	300
預金部所有増減	-1	5	-4	14	122	-0	1

資料：表5-1より作成。

表5-3 南満洲鉄道社債の日本社債市場におけるシェア 単位百万圓・%

	第1期		第2期		第3期		第4期		第5期		第6期		第7期		第8期		第9期		累計
	28年末	29年末	30年末	31年末	32年末	33年末	34年末	35年末	36年末	37年末	38年末	39年末	40年末	41年末	42年末	43年末	44年末	45年末	
満鉄社債合計	228	277	297	316	380	348	478	622	777	798	912	1,119	1,357	1,628	1,865	2,167	2,552	2,810	
(日本圓建) a	228	277	297	316	380	348	478	622	777	798	912	1,119	1,357	1,628	1,865	2,087	2,262	2,440	
(国幣圓建)																80	290	370	
事業債総残高 b	2,623	2,823	2,939	3,067	3,045	2,989	3,198	3,369	3,479	3,461	3,943	5,010	6,110	7,953	9,930	11,947	15,137	10,726	
満鉄の比率 a/b (%)	8.7	9.8	10.1	10.3	12.5	11.6	14.9	18.5	22.3	23.1	23.1	22.3	22.2	20.5	18.8	17.5	14.9	22.8	

資料：日本興業銀行調査部[1989]各年版および竹内[1956]付表より作成。

註：満鉄残高のうち、43年以降は各年度末残高であり、シェアが大きめに表示されている。

満鉄の資金調達と資金投入（安富）

表6-1 南満洲鉄道株式会社 毎期株金払込 単位百万圓

	第1期		第2期		第3期		第4期		第5期						
	30年度	31年度	32年度	33年度	34年度	35年度	36年度	37年度	38年度	39年度	40年度	41年度	42年度	43年度	44年度
払込総額	0	0	25	100	36	36	36	56	20	40	120	100	130	130	184
日本政府持株	0	0	0	39	0	0	0	20	20	40	60	40	70	70	124
(財産出資)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
(引受株式)	0	0	0	39	0	0	0	20	20	40	60	40	70	70	124
一般募集株（満洲国政府引受）											10	10	10	10	10
一般募集株（民間）	0	0	25	61	36	36	36	36	0	0	50	50	50	50	50
増資	0	0	360	0	0	0	0	0	0	0	600	0	0	0	0

資料：南満洲鉄道[1977]。

表6-2 南満洲鉄道株式会社 毎期株金払込 単位百万圓

	第1期		第2期	第3期	第4期	第5期
	30-31	32	33-35	36-37	38-42	43-44
払込総額	0	25	172	92	410	314
日本政府持株	0	0	39	20	230	194
(財産出資)	0	0	0	0	0	0
(引受株式)	0	0	39	20	230	194
一般募集株（満洲国政府引受）					30	20
一般募集株（民間）	0	25	133	72	150	100
増資	0	360	0	0	600	0

資料：表6-1より作成。

表7 満洲中央銀行終戦時債権額 単位圓

日本銀行	755,584,350.00
横浜正金銀行	4,019,283,667.98
朝鮮銀行	83,793,766.46
東拓	20,079,609.66
台湾銀行	4,796.48
満鉄	515,505,311.76
その他	4,145,280,499.80
合計	9,539,532,002.17
（不一致）	-0.03

資料：吉林省金融研究所[1984],374頁。

人 文 学 報

表8 南満洲鉄道株式会社 貸金明細 単位百万圓

	30/9	32/3	32/9	33/2/9	33/9	34/9	35/9	36/9	38/9	39/9	40/3	41/3	42/3	43/3
鉄道														
吉長鉄道借款	5.7	5.5	5.5	9.7	9.7	9.7	9.7	9.7	9.7	9.7	9.7	9.7	9.7	9.7
四洮鉄道短期借款（六次）	32.0	32.0	32.0	52.4	52.4	52.4	52.4	52.4	52.4	52.4	52.4	52.4	52.4	52.4
吉長鉄道利益担保借款	1.0	1.0	1.0											
同上別口	0.4	0.4	0.4											
吉長鉄路局借款	0.9	0.9	0.9											
吉敦鉄路局借款	9.2	9.1	9.2	31.8	31.8	31.8	31.8	31.8	31.8	31.8	31.8	31.8	31.8	31.8
洮昂鉄路局借款	1.3	1.9	1.9	32.2	32.2	32.2	32.2	32.2	32.2	32.2	32.2	32.2	32.2	32.2
瀋海鉄路保安維持会			1.0	3.1	3.1	3.1	3.1	3.1	3.1	3.1	3.1	3.1	3.1	3.1
同上			2.0											
呼海鉄路				1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5
吉海鉄路				0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1
齊克鉄路				0.6	0.6	0.6	0.6	0.6	0.6	0.6	0.6	0.6	0.6	0.6
洮索鉄路				0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1
奉山鉄路（打通線及附属港湾を含む）				2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0
満洲国鉄道借款	(48.5)	(50.9)	(53.9)	133.7	133.7	133.7	133.7	133.7	133.7	133.7	133.7	133.7	133.7	133.7
同 天図鉄道借款					6.4	6.4								
同 敦化図們江外二鉄道借款						56.8	70.2	108.8	108.8	108.8	108.8	108.8	108.8	108.8
同 図們佳木斯外五鉄道借款								40.4	202.6	279.3	332.4	375.9	375.9	375.9
同 承德古北口鉄道借款											19.2	19.2	19.2	19.2
同 汪清東寧外五鉄道借款												27.4	146.0	146.0
同 安東通化外五鉄道借款												17.3	58.8	58.8
同 杜綏外六鉄道複線借款													11.7	11.7
同 梨樹鎮鶏西外三鉄道借款														20.4
同 既設線改良施設借款								50.9	168.6	225.0	296.9	365.2	486.3	579.8
同 鉄道諸口借款										0.2	0.2	0.2	0.2	0.2
満洲国鉄道借款合計		50.9	53.9	133.7	140.0	196.9	203.9	333.7	613.7	747.0	891.1	1,047.6	1,340.4	1,454.3
本溪湖煤鉄有限	0.1	0.1	0.1		0.1	0.1								
鉱業	9.3	9.6	9.6		9.6	1.2	0.8	0.5	1.3	0.4	0.4	2.5		
運輸	1.6	1.7	1.7		1.7									
農業	2.5	2.9	3.2		3.9	7.6	6.1	2.6	4.8	1.5	1.4	1.6	1.6	0.2
専用線	0.2	0.1	0.1		0.1	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.0	0.0		
輸入組合	3.0	3.2	3.1		3.4	3.4	3.4	3.4	3.4	3.4	3.4			
旅館		0.5	0.5		0.4	0.3	0.2	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
雑	1.9	1.0	1.0		1.5	1.9	2.1	2.6	2.3	6.1	6.0	1.5	1.4	2.3
貸金総計	69.2	70.0	73.2	133.7	160.8	211.4	216.5	343.0	625.6	758.4	902.4	1,053.2	1,343.4	1,456.8

資料：南満洲鉄道[1986]各年版より作成。数値は各月末。但し、33/2/9は吉林省社会科学院[1979]1,172頁。

満鉄の資金調達と資金投入（安富）

表9 満洲国鉄道借款未整理額一覧 1937年3月現在 単位千圓

鉄道建設費		
保護費		9,750
用地費		1,856
建設事務費		1,997
工事費		127,069
車両費		27,569
建設利息		12,447
小計		180,689
既設線改良費其の他		
資金立替		72,773
物品代其の他		12,584
小計		85,356
合計		266,045

資料：南満洲鉄道[1976]，2,747頁。

表10-1 満洲国国有鉄道 事業費累計額 単位百万圓

	35/3	36/3	37/3	38/3	39/3	40/3	41/3	42/3	43/3
鉄道	364	625		870	972	1,157	1,415	1,630	1,797
港湾	12	1		5	17	23	26	26	26
水運	8	8		9	10	12	13	13	13
自動車	1	2		3	13	24	34	36	31
雑施設	15	98		123	100	93	107		
合計	399	735		1,012	1,112	1,309	1,595	1,705	1,868

人 文 学 報

表10-2 満洲国国有鉄道 営業収支 単位百万圓

		第 2 期			第 3 期		第 4 期		39年度	40年度
		33年度	34年度	35年度	36年度	37年度	38年度	39年度		
総 収 支		0.0	1.5	14.4	15.5	21.6	34.4	42.6		
収 入		60.2	78.3	120.6	141.1	166.8	228.6	332.4		
	鉄 道	54.0	72.0	110.2	130.0	154.9	212.4	298.4		
	港 湾				0.0	0.1	0.2	0.4		
	水 運	1.3	1.6	1.5	2.3	1.9	2.5	7.8	6.1	
	自 動 車	0.6	1.3	1.6	1.9	3.5	7.5	12.4	20.0	
	附属業務	0.2	0.3	2.2	4.8	5.5	4.9	13.1		
	利 息	0.2	0.2	1.8	0.2	0.3	0.2	0.3		
	雑	3.9	2.9	3.4	2.0	0.6	1.1			
		33年度	34年度	35年度	36年度	37年度	38年度	39年度		
支 出		60.2	76.9	106.2	125.6	145.3	194.3	289.8		
	鉄 道	50.4	55.8	89.4	107.6	126.2	169.1	250.2	169.1	
	港 湾				0.0	0.1	0.1	0.5		
	水 運	1.6	1.2	1.4	1.4	1.6	8.6	8.2	9.2	
	自 動 車	1.4	1.9	2.6	3.0	4.2	8.6	16.7	24.1	
	附属業務	0.6	1.6	5.1	8.0	8.5	4.2	11.7		
	利 息	5.7	15.4	5.4	4.7	3.1	1.8	2.5		
	雑	0.6	0.9	2.2	0.9	1.5	2.0			
(満 鉄 借 款 利 息)			12.7							
支 出 ／ 収 入 比 率		33年度	34年度	35年度	36年度	37年度	38年度	39年度		
鉄 道		93.2	77.5	81.2	82.8	81.5	79.6	83.9		
合 計		100.0	98.1	88.0	89.0	87.1	85.0	87.2		

資料：満鉄[1986]各年版より作成。

満鉄の資金調達と資金投入（安富）

表11-1 南満洲鉄道株式会社 社内事業費内訳 単位百万圓

	29/3	30/3	31/3	32/3	33/3	34/3	35/3	36/3	37/3	38/3	39/3	40/3	41/3	42/3	43/3	44/3	45/3	45/8
鉄道（旅館を含む）	250	262	270	277	279	279	295	310	325	323	377	401	444	585	628	684	923	1,024
港湾	69	78	83	85	88	90	97	100	101	110	112	118	125	132	137	140	142	152
鉱工業	133	148	154	154	146	117	129	130	140	156	186	207	257	313	367	397	504	544
炭礦	107	112	118	116	109	109	118	120	129	137	148	158	188	229	250			
製油工場	5	9	9	9	8	8	11	11	10	13	23	28	31	32	32			
第二製油工場												3	18	30	60			
石炭液化工場									1	5	12	14	15	15	16			
製鉄工場	21	27	28	29	29					0	3	5	6	8	8			
肥料工場	0	0	0	0	0													
地方	167	173	176	184	180	186	189	193	193	190								
その他	53	55	58	59	66	66	68	69	73	74	217	209	204	72	73	77	82	59
合計	672	716	742	759	758	738	778	803	834	853	892	936	1,030	1,102	1,206	1,298	1,651	1,779

資料：満鉄会[1986]565頁及び南満洲鉄道[1977]各年度版より作成。

表11-2 南満洲鉄道株式会社 社内事業費増減内訳 単位百万圓

	第1期			第2期			第3期			第4期			第5期				
年度	29年度	30年度	31年度	32年度	33年度	34年度	35年度	36年度	37年度	38年度	39年度	40年度	41年度	42年度	43年度	44年度	45年度
鉄道（旅館を含む）	12	8	6	2	1	16	15	15	-3	54	24	43	141	43	56	239	101
港湾	9	5	2	3	2	7	3	1	9	2	6	6	8	5	2	2	10
鉱工業	16	6	-1	-8	-30	12	2	10	15	30	21	50	56	54	29	107	41
炭礦	6	6	-2	-7	0	9	2	9	8	11	10	30	41	21			
製油工場	4	-0	-0	-1	-0	4	-1	-0	3	10	5	3	0	1			
第二製油工場											3	15	12	31			
石炭液化工場								1	4	7	1	1	1	1			
製鉄工場	6	1	2	0	-29				0	3	2	1	2	1			
肥料工場	-0	0			-0												
地方	5	4	8	-4	6	3	4	0	-3	-190							
その他	2	3	1	7	0	2	0	5	0	143	-8	-5	-133	2	3	5	-24
合計	44	26	17	-0	-20	40	25	31	19	39	44	95	72	104	92	353	128

資料：表11-1より作成。

人 文 学 報

表11-3 南満洲鉄道株式会社 社内事業費増減内訳 単位百万圓

	第1期		第2期	第3期	第4期	第5期	
年度	30-31	32	33-35	36-37	38-42	43-44	45/3-8
鉄道（旅館を含む）	15	2	32	12	305	295	101
港湾	7	3	13	10	27	5	10
鉱工業	5	-8	-16	25	212	136	41
炭礦	4	-7	11	17	113		
製油工場	-0	-1	3	2	19		
第二製油工場	0	0	0	0	60		
石炭液化工場	0	0	0	5	11		
製鉄工場	2	0	-29	0	8		
肥料工場	0	0	-0	0	0		
地方	12	-4	13	-3	-190		
その他	3	7	3	5	-0	9	-24
合計	42	-0	45	50	353	445	128

資料：表11-1より作成。

表12-1 南満洲鉄道株式会社 有価証券投資評価額 単位百万圓

	29/3	30/3	31/3	32/3	33/3	34/3	35/3	36/3	37/3	38/9	39/9	40/3	41/3	42/3	43/3	45/3
公債	6	7	5	3	3	3	3	3	1	1	1	1	1	1	1	
社債	0	0	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	
株式	51	87	88	84	85	130	157	197	200	171	188	214	257	292	330	471
鉱工業	8	35	35	35	35	78	107	138	152	102	101	106	102	98	97	158
運輸倉庫関連	42	46	46	43	43	46	47	51	36	46	74	93	138	180	218	295
興業拓殖	1	6	6	6	6	5	3	8	13	22	12	14	16	14	15	19
総 計	58	94	93	87	88	133	160	200	201	172	189	215	258	294	333	471

資料：南満洲鉄道[1976],2736-40頁, および満鉄会[1986],534-8頁。

註：45/3の数字は払込額であり, 評価額よりも大きくなっている。

満鉄の資金調達と資金投入（安富）

表12-2 南満洲鉄道株式会社 有価証券投資増減 単位百万圓

	第1期			第2期			第3期			第4期			第5期		
	29年度	30年度	31年度	32年度	33年度	34年度	35年度	36年度	37/3- 38/9	38/9- 39/9	39/9- 40/3	40年度	41年度	42年度	43-44年度
公債	1	-2	-2	-0	0	-0	-0	-2	-0	0	0	0	-0	0	-1
社債	-0	1	-0	-0	-0	-0	-0	-0	0	-0	0	0	1	0	-1
株式	36	1	-4	1	45	27	40	4	-30	17	26	43	35	38	141
鉱工業	27	-0	0	0	43	29	31	13	-49	-1	4	-4	-5	-0	60
運輸倉庫関連	4	1	-4	1	3	1	4	-15	10	28	19	45	41	38	76
興業拓殖	5	0	0	0	-1	-3	5	5	10	-10	2	2	-2	1	4
総 計	37	-1	-6	1	45	27	40	1	-30	17	26	44	36	38	138

資料：表12-1より作成。

註：45/3の数値が払込額であるため、43-44年度の投資額は大きめに表示されている。

表12-3 南満洲鉄道株式会社 有価証券投資増減 単位百万圓

年度	第1期		第2期	第3期	第4期	第5期
	30-31	32	33-35	36/3- 38/9	38/9- 43/3	43-44
公債	-4	-0	0	-2	1	
社債	1	-0	-0	-0	1	
株式	-3	1	112	-26	159	141
鉱工業	0	0	103	-36	-5	60
運輸倉庫関連	-3	1	8	-5	172	76
興業拓殖	0	0	1	15	-8	4
総 計	-7	1	112	-28	161	138

資料：表12-1より作成。

註：45/3の数値が払込額であるため、43-44の投資額は大きめに表示されている。

人 文 学 報

表13 南満洲鉄道株式会社 所有株式主要銘柄増減（評価額） 単位百万圓

	30/9- 32/3	32/3- 32/9	32/9- 33/9	33/9- 34/9	34/9- 35/9	35/9- 36/9	36/9- 38/9	38/9- 39/9	39/9- 40/3	40年度	41年度	42年度	43-44 年度
(株)昭和製鋼所（満洲製鉄(株)）			25	20	12		-37						
満洲炭礦(株)				8		-0	-8						
満洲電業(株)					9	20	-2		-7	-10	-10		2
同和自動車工業(株)				1	1	-1	-1						
南満洲電気(株)						-22							
南満洲瓦斯(株)						-2	-0	0		1		1	1
日満倉庫(株)					6	-3	4	-2		-3			
(株)興中公司						5	5	-10					
満洲拓殖公社						4	3	-2	1	-1			
満洲化学工業(株)			6			3	3				-1		-1
(株)満洲映画協会							1	-0		1	1	1	
大同炭礦(株)								5		3	3		
中支那振興(株)													
大同炭礦(株)								5		3	3		
北支那開発(株)							3						-0
満洲曹達(株)							1	1		1	1	1	1
日満商事(株)						4	-1	4				2	5
満洲不動産(株)							3	1			7	5	5
満洲車輛(株)													5
大連汽船(株)	0									11			6
満洲生活必需品(株)										1			7
大連船渠鉄工(株)							3	1				3	7
満洲人造石油(株)													11
大連都市交通(株)						4		1		5	3	3	11
(株)富錦鉱業所													30
国際運輸(株)	0						2	2		3	5	3	33
華北交通(株)								48		24	24	24	

資料：南満洲鉄道[1986]各年度版および満鉄会[1986]534-8頁より作成。

満鉄の資金調達と資金投入（安富）

表14 南満洲鉄道 投資一覧表（評価額） 単位千圓

種別	36/9/30	38/9/30	39/9/30	40/3/31	41/3/31	42/3/31	43/3/31	45/3/30
1公債債券及社債	793	770	1,051	1,061	1,452	2,370	2,414	
帝国五分利公債	17	17	17	17	17	17	17	
同 四分利公債	1	4	4	4	4	4	4	
支那事变国庫債券			1	1	11	14	15	
同 貯蓄債券			299	299	397	356	354	
報國債券					300	255	255	
満洲国四分利公債		3	3	3	5	31	95	
同 積缺善後公債	196	196	196	196	196	196	196	
四鄭鉄道公債	482	453	434	434	414	398	380	
上海居留民団債				10	10	13	13	
満洲拓殖公社債券						989	989	
社団法人大連倶楽部債	3	3	3	3	3	3	3	
極東動力(株)社債	94	94	94	94	94	94	94	
2株式								
運輸倉庫	28,173	33,251	56,866	79,841	119,216	151,141	181,060	236,203
大連汽船(株)	11,280	11,280	11,280	11,280	22,530	22,530	22,530	28,605
朝鮮鉄道(株)	30	30						
溪城鉄路公司	100							
(株)金福鉄路公司	9	27						
大連都市交通(株)	4,400	4,400	5,000	5,000	10,000	12,500	15,000	26,250
国際運輸(株)	1,700	3,400	3,400	5,000	7,500	12,500	15,000	47,500
福昌華工(株)	1,800	1,800	1,800	1,800	1,800	1,800	1,800	1,800
日満倉庫(株)	5,750	9,500	7,250	7,250	3,875	3,875	3,875	3,875
華北交通(株)			24,000	48,000	72,000	96,000	120,000	120,000
青島埠頭(株)			800	800	800			
营口水道（交通）(株)	1,321	660	660	660	660	660	660	660
満洲航空(株)	33	404	51	51	51	1,276	2,195	2,500
満洲電信電話(株)	1,750	1,750	2,625					
満洲車輛(株)								5,013
工業	130,829	99,012	101,492	98,819	87,664	78,138	83,660	98,520
大連船渠鉄工(株)		3,200	4,500	4,500	4,500	4,500	7,800	15,000
日本精蠟(株)	1,000	1,000	1,000	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000
大連窯業(株)	120	120	720	720	720	720	720	1,620
撫順窯業(株)								323
満洲化学工業(株)	9,694	12,925	12,925	12,925	12,925	11,503	11,503	10,340
日満化学工業(株)								100
満洲医薬品製造(株)								2,000
南満洲瓦斯(株)	2,850	2,840	2,850	2,850	3,475	3,475	4,100	5,350
大連工業(株)	74	201	201	201	201	455	455	455
奉天工業(株)								1,150
撫順セメント(株)	2,500	2,500	2,500	2,000	2,000	2,625	2,938	2,938
東洋窯業工業(株)	30	255	255	405				
満洲大豆工業(株)	400	673	429	429				
満洲特殊製紙(株)			200	475	750	750	1,125	1,500

人 文 学 報

満洲曹達(株)	1,000	1,500	2,000	2,000	2,750	3,500	4,000	5,125
(株)昭和製鋼所(満洲製鉄(株))	82,000	45,000	45,000	45,000	45,000	45,000	45,000	45,000
同和自動車工業(株)	870							
満洲紡績(株)	388	544	778	778	778			
満洲石油(株)				2,500				
満洲豆程バルブ(株)		500	500	500	500	500	500	1,500
満洲鹽業(株)	250	500	500	750	1,000	1,000	1,000	1,125
満洲電業(株)	29,372	26,972	26,972	19,628	9,837			1,500
満洲畜産工業(株)						750	1,125	495
満蒙毛織(株)	125	125	125	158	158	290	325	
満洲火薬工式業(株)					70	70	70	
満洲製粉(株)	-	-	-					
大連油脂鉱業(株)	-	-	-					
大連製油(株)	-	-	-					
南満洲製糖(株)	-	-	-					
東亜煙草(株)	-	-						
昌光硝子(株)	120	120						
南満洲硝子(株)	38	38	38					
商業	5,122	3,648	3,470	7,987	12,298	12,265	14,755	26,352
新京取引所信託(株)	-	-	-					
鉄鉄共同販売(株)	85	85						
撫順炭販売(株)	990							
日満商事(株)	3,600	3,060	3,060	7,500	7,500	7,500	9,990	14,500
満洲火薬販売(株)	38	50	50	50				
奉天中央卸売市場(株)			121	121				
満洲実業振興(株)					2,500	2,500	2,500	2,500
満洲市場(株)	182	182						
新京市場(株)	10	35						
安東市場(株)	83	83	83	83	83	83	83	83
(株)錦州市場		25	25	25	25			
撫順市場(株)	1	4	6	6	9			
股分有限公司哈爾濱交易所	134							
(株)哈爾濱取引所		125	125	125				
(株)興徳銀行				77				
関東州(貿易)実業振興(株)					900	900	900	900
満洲生活必需品(株)					1,157	1,157	1,157	8,244
戦時金融金庫					125	125	125	125
満蒙冷蔵(株)	-	-						
興業, 拓殖, 林業	14,200	23,859	15,802	14,311	16,211	14,211	14,711	18,761
大連農事(株)	1,400	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
満鮮坑木(株)	300	300	300	300	1,200	1,200	1,200	1,950
満洲造林(株)					2,000	2,000	2,000	2,000
鮮満拓殖(株)	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000			
満洲拓殖公社(株)	4,000	6,660	6,340	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000
満洲林業(株)(林産公社)	625	938	3,500	3,500	2,500	2,500	2,500	2,500
満洲林産化学工業(株)							500	2,000

満鉄の資金調達と資金投入（安富）

満洲林産塗料(株)								500
新京屠宰股份有限公司	150							
満洲畜産(株)		300						
北満水産(株)								600
康德産業(株)								700
北支那開発(株)		2,509	2,509	2,509	2,509	2,509	2,509	2,509
中支那振興(株)		3	3	3	3	3	3	3
(株)興中公司	5,000	10,000						
東亜土木企業(株)	151	151	151					
東亜勸業(株)	574							
東亜興業(株)	-	-	-					
中日実業(株)	-	-	-					
鉱業	17,133	6,554	4,425	6,900	14,525	19,525	13,765	59,069
満洲炭礦(株)	8,000							
日満マグネシウム(株)	1,225							
満洲採金(株)	2,000							
満洲鉛鉱股份有限公司	1,500							
満洲石油(株)	2,000	2,500	2,500					
南満鉱業(株)	158	504						
満洲合成燃料(株)		1,000						
満洲鉱業(株)					5,000	7,500	200	1,450
山東鉱業(株)	460	460	460	460	460	460	1,999	1,999
復州鉱業(株)	165	570	570	570	695	695	695	3,500
(株)富錦鉱業所								30,000
大同炭礦(株)				5,000	7,500	10,000	10,000	10,000
満洲鉱業開発(株)	1,355	1,250	625	625	625	625	625	625
開平鉱務股份有限公司	245	245	245	245	245	245	245	245
(株)大満採金公司	25	25	25					
大興煤鉱公司	-							
老頭溝煤鉱公司	-							
満洲人造石油(株)								11,250
土地建物、土木請負	4,055	3,185	4,275	4,401	4,401	13,161	18,161	26,293
鞍山不動産信託(株)	-	-						
哈爾濱土地建物(株)	1,200	300						
阪神築港(株)	80	360						
奉天工業土地股份有限公司	2,750							
満洲不動産(株)		2,500	3,000	3,000	3,000	10,000	15,000	20,000
協和建物(株)						500	500	500
永安建物(株)						10	10	10
東亜土木企業(株)				151	151	151	151	2,033
関東州工業土地(株)			1,250	1,250	1,250	2,500	2,500	3,750
(株)日佛（対満）事業公司	25	25	25					
其他	401	1,375	1,250	1,250	2,475	3,291	4,062	5,661
(株)満洲日日新聞社						300	300	300
(株)満洲新聞社						119	222	222
(株)満洲映画協会		1,250	1,125	1,125	1,938	2,688	3,188	3,188

人 文 学 報

登瀛閣	15	15	15	15	15	15	15	15
湯岡子温泉(株)	20	20	20	20	20	20	20	20
(株)遼東ホテル	220							
(株)康德新聞社						65	316	315
ハルピンスコエウレミヤ社						18	35	34
東方旅行社					75	* * 75		
(株)満洲弘報協会	79	23	23	23	360			
大連火災海上保険(株)	67	67	67	67	67	67	67	67
札免探木公司	-	-						
元山海水浴(株)	-	-						
大連酒精工業(株)								1,500
総計	200,706	171,654	188,631	214,570	258,243	294,103	328,526	470,859

* 其他の合計は4162.18となる

* * 合計に含まれない

38/9/30の総計が合わないので集計しなおした。原資料では171,663,696圓となっている。

36/9/30の総計が合わないので集計しなおした。原資料では199,805,630圓となっている。

資料：南満洲鉄道[1986]各年度版および満鉄会[1986]534-8頁より作成。

表15-1 南満洲鉄道株式会社 運輸関連及び鉱工業関連投資額推移 単位百万圓

	29/3	30/3	31/3	32/3	33/3	34/3	35/3	36/3	37/3	38/9	39/9	40/3	41/3	42/3	43/3	44/3	45/3
事業費 鉄道	250	262	270	277	279	279	295	310	325	323	377	401	444	585	628		923
事業費 港湾	69	78	83	85	88	90	97	100	101	110	112	118	125	132	137		142
株式 運輸関係	42	46	46	43	43	46	47	51	36	46	74	93	138	180	218		295
鉄道借款	50	50	51	51	140	140	197	334	457	614	747	891	1,048	1,340	1,454		1,890
仮払金等	86	78	84	93	104	221	335	347	352	357	401	523	622	573	747		1,066
運輸関係合算	498	514	535	549	654	776	971	1,143	1,272	1,450	1,711	2,027	2,377	2,810	3,184		4,315
鉱工業	133	148	154	154	146	117	129	130	140	156	186	207	257	313	367		504
株式 鉱工業	8	35	35	35	35	78	107	138	152	102	101	106	102	98	97		158
鉱工業関係合算	141	183	189	189	181	195	236	268	292	258	288	313	359	411	465		661
払込未済株金	53	53	53	53	28	288	252	216	180	124	104	64	544	444	314	184	0
株金	440	440	440	440	440	800	800	800	800	800	800	800	1,400	1,400	1,400	1,400	1,400
その他資本	212	230	221	194	241	259	276	291	305	340	369	402	432	452	479	507	548
社債金	278	277	297	316	390	378	538	652	777	798	952	1,167	1,404	1,675	1,911	2,167	2,552

資料：表3-1, 表11-1, 表13より作成。

註：有価証券の38年度と39年度は9月時点。

満鉄の資金調達と資金投入（安富）

表15-2 南満洲鉄道株式会社 運輸関連及び鉱工業関連投資額増減 単位百万圓

	第1期			第2期			第3期			第4期			第5期		
年度	29年度	30年度	31年度	32年度	33年度	34年度	35年度	36年度	37年度	38年度	39年度	40年度	41年度	42年度	43-44年度
事業費 鉄道	12	8	6	2	1	16	15	15	-3	54	24	43	141	43	295
事業費 港湾	9	5	2	3	2	7	3	1	9	2	6	6	8	5	5
株式 運輸関係	4	1	-4	1	3	1	4	-15	10	28	19	45	41	38	76
鉄道借款	-0	0	0	89	0	57	137	123	157	133	144	157	293	114	435
仮払金等	-8	6	9	11	116	115	12	4	5	44	122	100	-50	174	320
運輸関係合算	17	21	14	106	122	195	172	129	178	261	316	350	432	374	1,131
鉱工業	16	6	-1	-7	-29	12	2	10	15	30	21	50	56	54	136
株式 鉱工業	27	-0	0	0	43	29	31	13	-49	-1	4	-4	-5	-0	60
鉱工業関係合算	43	6	-1	-7	14	41	32	24	-34	30	25	46	52	54	196
株金徴収	0	0	0	25	100	36	36	36	56	20	40	120	100	130	314
その他資本	18	-9	-27	47	18	16	16	14	35	30	32	30	21	27	69
社債金	-1	19	19	73	-12	160	115	125	21	154	215	237	271	236	641
調達合算	17	10	-7	145	107	212	167	174	111	204	288	387	391	393	1,023

資料：表15-1より作成。

表15-3 南満洲鉄道株式会社 運輸関連及び鉱工業関連投資額増減 単位百万圓

	第1期	第2期	第3期	第4期	第5期	
年度	30-31	32	33-35	36-37	38-42	43-44
事業費 鉄道	15	2	32	12	305	295
事業費 港湾	7	3	13	10	27	5
株式 運輸関係	-3	1	8	-5	172	76
鉄道借款	1	89	194	280	840	435
仮払金等	15	11	243	9	390	320
運輸関係合算	34	106	489	306	1,734	1,131
鉱工業	5	-7	-16	25	212	136
株式 鉱工業	0	0	103	-36	-5	60
鉱工業関係合算	5	-7	87	-10	207	196
株金徴収	0	25	172	92	410	314
その他資本	-36	47	51	48	139	69
社債金	39	73	263	146	1,113	641
調 達 合 算	3	145	486	286	1,663	1,023

資料：表15-1より作成。

表16 南満洲鉄道株式会社 事業投資計画 単位百万圓

施設別	41年度	42年度	43年度	44年度	45年度
交通部門施設費	263	366	380	499	615
新線及複線建造費	96	155	160	229	233
安奉線		6	64	56	24
安奉線以外		149	96	173	210
施設改良費	167	211	220	270	382
輸送施設	59	55	67	73	89
車輛施設	48	100	95	89	123
工場施設	13	10	14	30	47
港湾施設	9	7	5	4	3
水運施設	1	1	1	1	4
自動車施設	8	6	4	3	13
共通施設	29	33	33	41	44
防空施設				29	61
既設線補修					
鉱工業部門施設費	71	85	86	130	200
採炭施設	37	33	38	56	94
露天掘施設	6	5	2	13	26
坑内掘施設	24	21	23	27	39
共通施設	7	7	13	16	29
工業施設	34	52	48	74	106
西製油工場施設	2	5	2	2	2
東製油工場施設	25	42	39	61	77
小塊工場施設				10	23
製鉄工場施設其他	5	3	5	1	4
予備費	2	2	2		
其他施設費				62	70
雑施設				9	8
森林鉄道施設				33	46
自給農場施設				20	16
関係会社投資	49	47	30	55	82
合 計	382	497	496	746	967

資料：南満洲鉄道經理部主計課〔1941〕,〔1941a〕,〔1942〕,及び南満洲鉄道
經理局予算課〔1944a〕より作成。

註：41年度,42年度,44年度は実行予算。43年度は第4次予算案。
45年度は予算案。

満鉄の資金調達と資金投入（安富）

表A 南満洲鉄道 45年運賃改正による増収額（満鉄案・軍案） 単位千圓

項目	45/1-3		45年度	
	満鉄案	軍案	満鉄案	軍案
鉄道	28,970	137,129	342,640	548,521
客車収入	14,970	130,137	213,340	520,551
旅客運賃	0	117,053	150,000	468,211
手荷物運賃	0	0	11,000	0
急行料金	14,000	7,500	30,000	30,000
小荷物料金	900	542	2,170	2,170
運賃額端数処理	0	5,000	20,000	20,000
荷物配達料	70	42	170	170
貨車収入	14,000	5,342	129,300	21,370
小口扱	9,500	5,342	21,370	21,370
発着手数料	2,000	1,125	4,500	4,500
賃率	7,500	4,217	16,870	16,870
関東州特定及口號特定	920	500	2,000	2,000
生活必需品に対する割引	-920	-500	-2,000	-2,000
車扱	0	0	94,430	0
発着手数料	0	0	35,000	0
一般車扱賃率	0	0	34,310	0
品目割引賃率	0	0	28,420	0
最低トン数	0	0	3,000	0
関東州発着特定	0	0	2,700	0
口號特定	0	0	1,000	0
重要産業原料品に対する割引	0	0	-10,000	0
その他	4,500	0	13,500	0
集配料金	4,500	0	10,000	0
その他料金	0	0	3,500	0
諸口収入	0	1,650	0	6,600
車輛使用料	0	1,650	0	6,600
自動車	6,550	4,250	16,420	17,000
旅客収入	8,180	4,250	17,400	17,000
貨物収入	170	0	1,770	0
道路寄付金	-1,800	0	-2,750	0
水運	0	0	4,500	1,700
旅客収入	0	0	1,700	1,700
貨車収入	0	0	2,800	0
港湾収入	2,590	1,550	6,200	6,200
総 計	38,110	142,929	369,760	573,421

資料：南満洲鉄道経理局予算課[1944]。

表 B-1 南満洲鉄道 45年1月運賃改訂による増収額 単位百万圓

	45／1-3	45年度
鉄道部門	125.65	502.62
旅 客	112.83	451.34
貨 物	11.17	44.68
華北向車輛貸与料	1.65	6.60
自動車部門	3.90	15.42
旅 客	3.80	13.70
貨 物	0.10	1.72
江運部門		2.66
旅 客	冬期休航中	1.65
貨 物		1.01
港湾部門	1.56	6.23
総 計	131.11	526.93

資料：日本銀行新京駐在参事 [1945b]。

満鉄の資金調達と資金投入（安富）

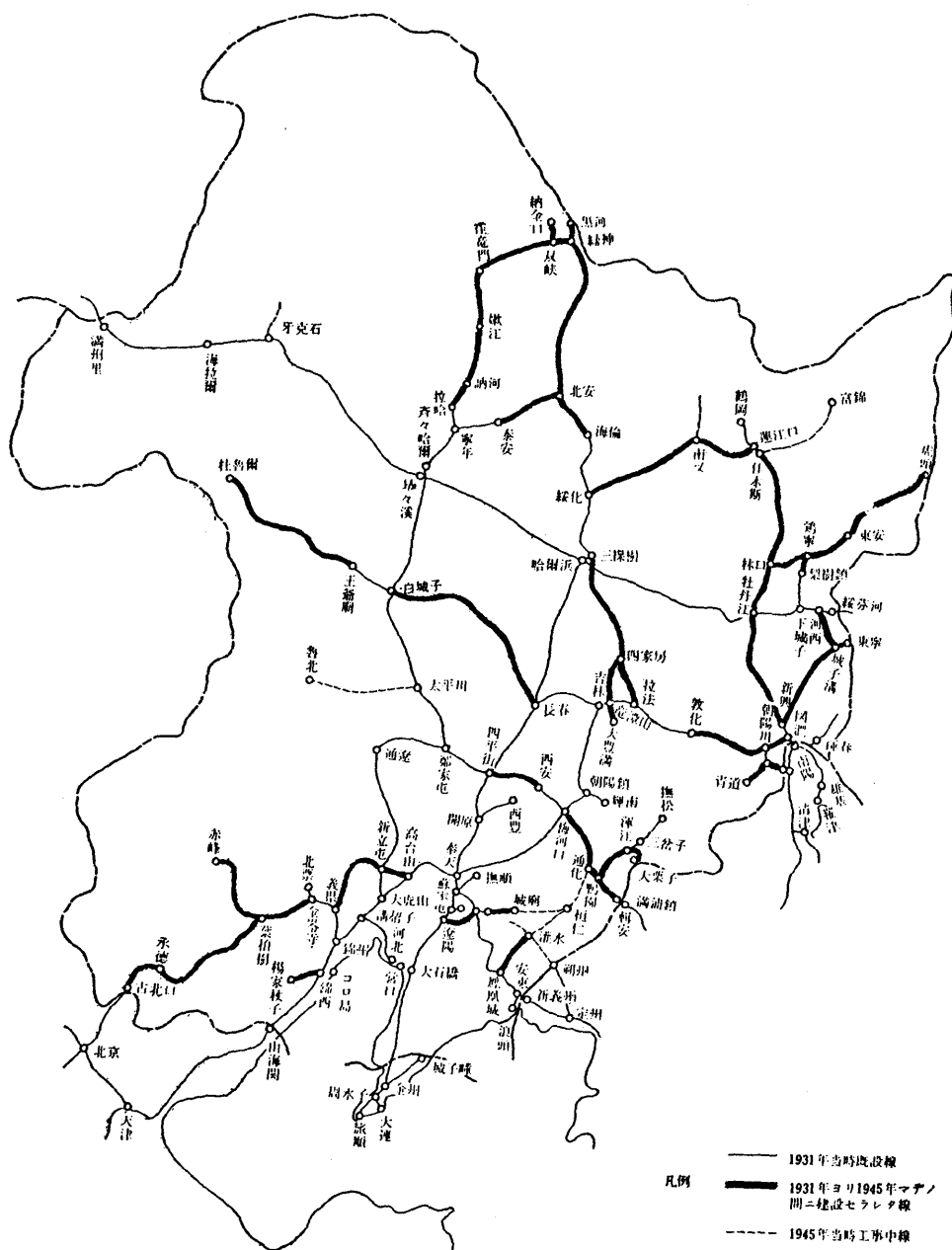
表B-2 南満洲鉄道 営業収支予算 単位千圓

	44年度予想	45年度予算	増減
鉄 道			
（輸送人員：千人）	172,000	180,000	8,000
（輸送トン数：千トン）	88,000	91,000	3,000
収 入	1,275,308	1,709,656	434,348
支 出	1,010,122	1,337,935	327,813
損 益	265,186	371,721	106,535
自動車			
収 入	34,504	49,781	15,277
支 出	40,018	55,415	15,397
損 益	-5,514	-5,634	-120
江 運			
収 入	8,241	11,752	3,511
支 出	13,645	17,562	3,917
損 益	-5,404	-5,810	-406
港 湾			
（輸出入トン数：千トン）	5,093	5,000	-93
収 入	26,055	34,378	8,323
支 出	37,515	46,211	8,696
損 益	-11,460	-11,833	-373
炭 礦			
（出炭量：千トン）	6,750	7,100	350
収 入	138,605	147,283	8,678
支 出	130,372	171,893	41,521
損 益	8,233	-24,610	-32,843
粗 油			
（生産高：千トン）	280	425	145
収 入	59,751	95,468	35,717
支 出	57,459	109,710	52,251
損 益	2,292	-14,242	-16,534
工業関係			
収 入	29,679	24,738	-4,941
支 出	27,602	26,836	-766
損 益	2,077	-2,098	-4,175
総務関係			
収 入	5,055	6,899	1,844
支 出	65,044	72,561	7,517
損 益	-59,989	-65,662	-5,673
利息			
収 入	33,230	27,571	-5,659
支 出	123,833	150,513	26,680
損 益	-90,603	-122,942	-32,339
予備費	2,000	2,000	0
総 計			
収 入	1,610,428	2,107,526	497,098
支 出	1,505,610	1,988,636	483,026
損 益	104,818	118,890	14,072

資料：日本銀行新京駐在参事[1945b]。

原註：総支出1,988百万圓ノ9%ニ当ル175百万圓ハ物価、労賃ノ昇騰ニ基ク支出増加ナリ

図 1 満洲国の鉄道 (1945 年現在)



資料：満史会 [1964]，386 頁。

参 考 文 献

- (1) 安藤彦太郎編 [1965] 『満鉄』御茶の水書房, 1965年。
- (2) 原朗 [1976] 「「満州」における経済統制政策の展開」(安藤良雄編『日本経済政策史論』, 1976年, 東京大学出版会, 所収)。
- (3) 古屋哲夫 [1966] 『日露戦争』中公新書, 1966年。
- (4) 金子文夫 [1991] 『対満州投資の研究』近藤出版社, 1991年。
- (5) 吉林金融研究所 [1984] 『偽満洲中央銀行史料』吉林人民出版社, 1984年。
- (6) 小林龍夫・島田俊彦編 [1964] 『現代史資料 第七巻 満洲事変』みすず書房, 1964年。
- (7) 満史会 [1964] 『満州開発四十年史』謙光社, 1964年。
- (8) 満洲中央銀行 [1942] 『満洲中央銀行十年史』, 1942年。
- (9) 満洲国史編纂刊行会編 [1971] 『満洲国史(各論)』満蒙同胞援護会, 1971年。
- (10) 満洲帝国政府編 [1969] 『満洲建国十年史』原書房, 1969年。
- (11) 満鉄会 [1973] 『満鉄最後の総裁 山崎元幹』財団法人満鉄会, 1973年。
- (12) 満鉄会 [1986] 『南満洲鉄道株式会社第四次十年史』龍溪書房, 1986年。
- (13) 松尾順介 [1994] 「日本の社債受託制度の特徴とその形成—戦時統制期～戦後復興期—」(日本証券経済研究所『証券経済』第187号, 1994年4月)。
- (14) 南満洲鉄道 [1976] 『南満洲鉄道株式会社第三次十年史(復刻版)』龍溪書房, 1976年。
- (15) 南満洲鉄道 [1942] 「第四拾壹回定時株主総会質疑応答案」(早稲田大学社会科学研究所所蔵『山崎文書』 重役会議提出資料)。
- (16) 南満洲鉄道 [1943] 「第四拾貳回定時株主総会質疑応答案」(早稲田大学社会科学研究所所蔵『山崎文書』 重役会議提出料)。
- (17) 南満洲鉄道 [1943] 『満鉄要覧(復刻版)』満鉄会, 。
- (18) 南満洲鉄道 [1977] 『南満洲鉄道株式会社営業報告書・株主姓名表(復刻版)』龍溪書房, 1977年。
- (19) 南満洲鉄道 [1986] 『帝国議会説明資料(復刻版)』龍溪書房, 1986年。
- (20) 南満洲鉄道経理部主計課 [1941] 「昭和17年度事業投資予算内訳表」1941年12月3日(早稲田大学社会科学研究所所蔵『山崎文書』)。
- (21) 南満洲鉄道経理部主計課 [1941a] 「昭和17年度新線並複線建造費予算調書」1941年12月6日(早稲田大学社会科学研究所所蔵『山崎文書』)。
- (22) 南満洲鉄道経理部主計課 [1942] 「昭和18年度事業投資予算内訳表」1942年11月16日(早稲田大学社会科学研究所所蔵『山崎文書』)。
- (23) 南満洲鉄道経理局予算課 [1944] 「鉄道等運賃改正関係」昭和19年9月28日-11月14日(早稲田大学社会科学研究所所蔵『山崎文書』重役会議提出資料)。
- (24) 南満洲鉄道経理局予算課 [1944a] 「昭和20年度投資予算額内訳表」1944年11月12日, (早稲田大学社会科学研究所所蔵『山崎文書』)。
- (25) 南満洲鉄道東京支社業務課 [1938] 「株式譲渡会社概況」, 1938年1月。
- (26) 三谷 太一郎 [1978] 「ウォール・ストリートと満蒙」(細谷千博・斎藤真編『ワシントン体制と日米関係』東京大学出版会, 1978年, 所収)。
- (27) 日本銀行外事局管理課 [1943] 「満洲国に於ける満鉄株公開に就いて(昭和18年9月7日)」(日本銀行所蔵 金融関係資料『満洲に於ける金融経済事情調査』所収)。
- (28) 日本銀行百年史編纂委員会 [1982] 『日本銀行百年史』, 1982-6年。
- (29) 日本銀行新京駐在参事 [1943] 「金融月報(昭和18年5月分)」(日本銀行所蔵 金融関係資料『新

- 京駐在参事報告』所収)。
- (30) 日本銀行新京駐在参事 [1943a] 「昭和十八年度対滿投資ニ付テ (昭和18年2月20日)」 (日本銀行所蔵 金融関係資料『新京駐在参事報告』所収)。
 - (31) 日本銀行新京駐在参事 [1944] 「金融月報 (昭和19年11月分)」 (日本銀行所蔵 金融関係資料『新京駐在参事報告』所収)。
 - (32) 日本銀行新京駐在参事 [1945] 「滿鉄ノ運賃引上ニ関スル件 (昭和20年2月9日)」 (日本銀行所蔵 金融関係資料『新京駐在参事報告』所収)。
 - (33) 日本銀行新京駐在参事 [1945a] 「金融月報 (昭和20年3月15日)」 (日本銀行所蔵 金融関係資料『新京駐在参事報告』所収)。
 - (34) 日本銀行新京駐在参事 [1945b] 「満洲国に於ける本年度購買力吸収方策」 (日本銀行所蔵 金融関係資料『新京駐在参事報告』所収)。
 - (35) 日本興業銀行臨時資料室 [1957] 『日本興業銀行五十年史』, 1957年。
 - (36) 日本興業銀行 [1989] 『全国公債社債明細表 (復刻版)』日本経済評論社, 1989-91年。
 - (37) 日本産業調査会満洲支局編 [1941] 『最新満洲鉱工總覧』日本産業調査会出版部, 1941年。
 - (38) 野間清・下条英男・三輪武・宮西義雄編 [1982] 『満鉄調査部 総合調査報告書』垂紀書房, 1982年。
 - (39) 大蔵省管理局 [1947] 『日本人の海外活動に関する歴史的調査・満洲編』, 1947年?
 - (40) 大蔵省昭和財政史編集室編 [1962] 『昭和財政史 第12巻 大蔵省預金部・政府出資』東洋経済新報社, 1962年。
 - (41) 副島昭一 [1993] 「『満洲国』統治と治外法権撤廃」 (山本有造編『『満洲国』の研究』京都大学人文科学研究所, 1993年, 所収)。
 - (42) 志村嘉一 [1969] 『日本資本市場分析』東大出版会, 1969年。
 - (43) 蘇崇民 [1990] 『満鉄史』中華書局 (北京), 1990年。
 - (44) 高橋 泰隆 [1986] 「鉄道支配と満鉄」 (浅田喬二・小林英夫編『日本帝国主義の満洲支配』時潮社, 1986年, 所収)。(高橋『日本植民地鉄道史論』日本経済評論社, 1995年に再録)。
 - (45) 竹内半壽 [1956] 『我国公社債制度の沿革』酒井書店, 1956年。
 - (46) 東北物資調節委員会研究組 [1948] 『東北経済小叢書・金融編』瀋陽, 民国37年(1948年)。(復刻版『東北経済小叢書兩種 (二)』学海出版社 (台湾), 1971年。)
 - (47) 東北物資調節委員会研究組 [1948a] 『東北経済小叢書・資源及産業編』瀋陽, 民国37年(1948年)。(復刻版『東北経済小叢書兩種 (一)』学海出版社 (台湾), 1971年。)
 - (48) 東北物資調節委員会研究組 [1948b] 『東北経済小叢書・運輸編』瀋陽, 民国37年(1948年。)
 - (49) 塚瀬進 [1993] 『中国近代東北経済史』東方書店, 1993年。
 - (50) 渡辺 諒 [1986] 『満鉄史余話 (満鉄会叢書2)』龍溪書舎, 1986年。
 - (51) 安富 歩 [1991] 「満洲中央銀行の資金創出・資金投入メカニズム」 (京都大学人文科学研究所『人文学報』第69号, 1991年12月)。
 - (52) 安富 歩 [1993] 「『満洲国』経済開発と国内資金流動」 (山本有造編『『満洲国』の研究』京都大学人文科学研究所, 1993年, 所収)。
 - (53) 安富 歩 [1993a] 「満業の資金調達と資金投入」 (京都大学人文科学研究所『人文学報』第71号, 1993年3月)。